# *Itala Fervojisto*



Il Ferroviere Italiano




**2006 / 12 (2)**




La speciala poŝtmarko kun la E-monumento antaŭ la ĉefa stacidomo Linz

*Il francobollo speciale con il monumento all'Esp.to davanti la stazione di Linz*

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

| Quote - Materiali | € |
|---|---|
| IFEA/IFEF (tutti) | 20,00 |
| FEI (ordinario) | 28,00 |
| FEI (giovane o familiare) | 14,00 |
| DLF (Effettivo, in servizio o pens.) | 10,00 |
| DLF (Aderente = familiare) | 10,00 |
| DLF (Giovane) | 5,00 |
| DLF (Frequentatore) | 15,00 |
| Circolo Cult. Gruppo E-o Bologna | 8,00 |
| *Lessico Ferroviario RailLex* | *6,00* |
| *Historio de la Fervoj. E.o-Movado* | *2,50* |
| *Historio de IFEF 1909-1984* | *2,50* |
| *Suplemento al Historio 84-99* | *2,50* |
| *NomListoj el la Historia broŝuroj* | *2,50* |
| *Statuto kaj Regularoj IFEF* | *1,50* |
| *Catalogo Fondo Librario BO* | *2,50* |
| *L'E-o in Emilia Romagna* | *5,00* |
| *Ĉu vi deziras korespondi?* | *0,50* |
| *Uzo-pretaj korespondaj frazoj* | *1,50* |
| *Vivo kaj morto de monunuo.* | *1,50* |
| *Introduzione alla conoscenza dell'E.o* | *2,00* |
| *Distintivi IFEF Insignoj* | *1,50* |

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
☎ ++39 051 547247,
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

*La Redazione*

Attenzione: la quota 2006 è di **20,00** €.
I morosi 2005 versino per i 2 anni 40,00 €.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie cose.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

# 14 78 24 03

**Rinnovate subito la quota:**
l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

*Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.*

## *Enhavo*

# Note di redazione …

Cari *samideani,*
in copertina ecco il rinnovato monumento all'Esperanto davanti alla stazione di Linz (AT). Rinnovato perché nel rifacimento dell'intero impianto il precedente aveva subito danni irreparabili. L'attuale è perfettamente identico ed è posto in un luogo di passaggio molto più visibile dal pubblico.
Alla cerimonia del 3/10/2006, voluta dai colleghi locali guidati dalla presidente Greta Gössel, la Città di Linz ha dato la massima solennità: il sindaco Franz Dobusch e l'assessore alla cultura Erich Watzl hanno salutato i tanti presenti, venuti anche dalla Repubblica Ceca e dall'Italia, ricordando i travagli dell'opera.
Greta Gössel ha ringraziato i funzionari pubblici per l'attenzione e la sensibilità e lodato l'artista Helmuth Egger, che ha rifatto il monumento del '65, allora promosso dal collega, anch'egli presente, Johann Geroldinger.
Il sottoscritto, invitato per l'occasione, come Presidente dell'IFEF, ha ringraziato tutti e brevemente ripercorso la storia del monumento stesso e dell'attività esperantista dei ferrovieri in Austria.
La banda comunale in uniforme ha coronato il momento dell'inaugurazione eseguendo "*La Espero*" di Zamenhof, che tutti hanno cantato.

Per chi scrive questo periodo estivo e autunnale è stato molto denso di avvenimenti: dalla partecipazione attiva al 91° UK uea, con ben due incontri della nostra categoria ed anche con la giornata del 31/07 che si è svolta come previsto con molta soddisfazione, ad una molto vorticosa attività autunnale.
Riassumendo: 08-11/09, "IFEF-Estraro" ad Arnoldstein (AT), per il quale vanno lodati Martin Stuppnig e il simpatico sindaco; ben 5 spedizioni a Trieste, fra l'11/10 e il 31/11, dove l'-Associazione e-ista ha organizzato una serie di conferenze pubbliche sulle lingue nel quadro dei festeggiamenti del centenario di fondazione dell'attività; 21-22/10, partecipazione alla Settimana della cultura a Grado, organizzata a livello nazionale dal DLF di Udine, con una conferenza sull'attività dei ferrovieri e-isti in Italia e nel mondo, mentre il Gruppo udinese ha contribuito allestendo una mostra di propagandistica con materiali e libri; 11/11, presenza all'incontro, con belle conferenze e visite, per i 100 anni a Milano; 9-11/12, partecipazione alla "Zamenhofa Tago" organizzata dagli esperantisti provenzali ad Avignon (FR), con una conferenza in Esperanto sull'origine delle lingue.
Intanto, dall'inizio di ottobre alla metà di dicembre, ha guidato due corsi sulle lingue (la cui evoluzione porta all'Esperanto) presso le Università per adulti a Bologna (*Primo Levi*) e a Fidenza (*Uni3*). Seguiranno altri corsi sull'origine dei numeri e sui calendari.

In questo numero trovate, quasi in due lingue, diversi articoli di tecnica e cultura con le abituali rubriche (la Tav in Italia, il prossimo 59° IFK a Parigi - *a cui, senza scuse, non potrete mancare* -, il Vecchio mondo ferroviario, la nostra partecipazione al 91° UK di Firenze, curiosità, anagrammi, proverbi, detti e motti, umorismo, aforismi, giochi). □ (*RoBo*)

# RFI - Rete Ferroviaria Italiana (*)

La rete ferroviaria in Italia, costituita da oltre 16.000 Km di linee e quasi 2.400 stazioni, è oggetto di numerosi interventi di potenziamento e ammodernamento tecnologico.
Tra questi spiccano in particolare alcuni sistemi tecnologici volti al miglioramento della gestione e controllo della circolazione quali il *Centralized Traffic Control* (CTC), che consiste nel telecomando e telecontrollo della circolazione in linea e nell'ambito delle stazioni e la sua evoluzione, il *Sistema di Comando e Controllo* (SCC) in via di diffusione sulle principali direttrici di traffico (Tirrenica, Adriatica, Brennero). Ulteriore supporto a tali sistemi è rappresentato *dall'Apparato Centrale Statico* (ACS) capace di facilitare e velocizzare la gestione della circolazione all'interno delle stazioni.
Grazie a queste innovazioni, è possibile controllare, da postazione centralizzata e remota, apparati e impianti, assicurando in primo luogo la gestione della sicurezza e regolarità della circolazione, garantendo attraverso la diagnostica a distanza, una tempestiva manutenzione nei casi di cattivi funzionamenti.
Tali avanzati sistemi consentono inoltre di effettuare a distanza una telesorveglianza nelle stazioni e di gestire manualmente, in caso di emergenza, l'informazione al pubblico, che in condizioni di normalità, è automatica.
Il significativo processo di innovazione tecnologica descritto è accompagnato da una rifunzionalizzazione e riqualificazione di tutto il personale addetto alla circolazione e dall'assunzione di nuovi e più razionali modelli organizzativi basati sul controllo da posto centralizzato di complessi di stazioni.
In tale rinnovato contesto va acquisendo particolare risalto il tema della garanzia dei servizi ai viaggiatori.
Al riguardo RFI, per mantenere un adeguato livello di accoglienza alla clientela e per garantire la salvaguardia degli immobili in termini di decoro e prevenzione del vandalismo, ha intrapreso varie iniziative.
Per garantire il decoro e la pulizia sono state attivate - per tutte le tipologie di stazioni ed in particolare per quelle soggette a controllo centralizzato dove il problema del vandalismo è particolarmente evidente - squadre di addetti che periodicamente effettuano visite ispettive volte a individuare le criticità e a rimuoverle in tempi rapidi.
Il mondo delle stazioni è in rapida evoluzione. I cambiamenti sono dovuti, soprattutto, all'introduzione delle nuove tecnologie. Nelle piccole e medie stazioni, soprattutto, non è così più necessario che il personale materialmente controlli gli scambi, il passaggio e l'arrivo dei treni.
Queste operazioni possono essere svolte a distanza, da stazioni più grandi, attraverso sofisticati sistemi di telecontrollo: l'SCC, ad esempio. Da una sala di controllo centralizzata è possibile gestire la circolazione, su centinaia di chilometri di linea e centinaia di stazioni, diffondere le informazioni al pubblico, garantire la telesorveglianza nelle stazioni ed effettuare la diagnostica degli apparati, finalizzata alla manutenzione.
L'impresenziamento delle stazioni, cioè l'assenza di un dirigente movimento, non vuole dire però abbandonarle. RFI (la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato - FS), verifica, caso per caso, la possibilità di valorizzare gli aspetti commer-

ciali, cercando partner per l'apertura di bar, edicole, esercizi commerciali, dei propri terminali viaggiatori.
Per quanto riguarda le biglietterie è invece l'impresa di trasporto che valuta dove tenerle aperte e dove sostituirle con macchinette automatiche.
Quando non esistono possibilità di sviluppo commerciale, RFI stipula accordi con Enti locali o associazioni *no profit* per cedere, in comodato gratuito, i locali di stazione, non più funzionali per l'esercizio ferroviario, per attività ricreative o sociali; questo in cambio di piccola manutenzione.
Attualmente sono circa 350 gli accordi stipulati, a livello nazionale, con enti ed associazioni che stanno dando buoni risultati. In particolare in Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Liguria e Lazio.
Se non si raggiungono questi accordi, in alcuni casi RFI sostituisce i vecchi fabbricati con pensiline aperte attrezzate, in altri casi con aree per l'attesa dei treni, realizzate negli atri delle stazioni. Ciò permetterà di garantire da una lato il riparo dagli agenti atmosferici, l'informazione al pubblico, la telesorveglianza (maggiore sicurezza), dall'altro mantenere, con più facilità e minore dispendio di risorse economiche, il decoro delle strutture.
Inoltre, è prevista la realizzazione di parcheggi per l'interscambio ferro/gomma.
È chiaro che le stazioni impresenziate possono diventare più facilmente luoghi di degrado e di vandalismo. Per questo RFI sta aumentando i controlli a campione e affrontando il problema con gli Enti locali - la stazione è infatti un luogo della collettività - e con gli organi preposti al mantenimento dell'ordine pubblico.
Ad oggi su circa 2.400 stazioni della rete aperte al pubblico, circa il 65% sono impresenziate.□

# RFI - Reto Fervoja Itala

La fervoja reto en Italio, kiu konsistas el pli ol 16.000 liniaj km kaj kvazaŭ 2.400 stacioj, estas celo de nombraj intervenoj por potenciado kaj teknologiaj renovigadoj.
Inter ili, aparte elstaras iuj avangardaj sistemoj, celantaj al plibonigo de mastrumado kaj trafikkontrolo, kiel *Centralized Traffic Control* (CTC) (*Centralizita Trafika Kontrolo*), konsistanta el teleregado kaj telekontrolo de la trafiko, surrela kaj enstacia, kaj kiel ĝia evoluo, la *Sistemo Komanda kaj Kontrola* (SCC) jam disvastiĝanta ĉe la ĉefaj trafikataj linioj (Tirena, Adria, Brenera).
Kroma helpilo por tiaj sistemoj estas *Statika Komputila Trakregejo* (ACS) kapabla faciligi kaj rapidigi la regado de la trafiko interne de la stacioj.
Danke al tiaj novaĵoj, eblas kontroli, el centralizata kaj fora regejo, aparatojn kaj instalaĵojn, garantiante unue la pritrakton de la trafikaj sekureco kaj reguleco, certigante per telediagnostiko, kaze de misfunkciadoj, ĝustatempan bontenadon.
Tiaj progresintaj sistemoj ebligas efektivigi teleregadon en la stacioj kaj mastrumi permane, kaze de neceso, informadojn al la publiko, kiu normalkondiĉe estas tute aŭtomataj.
La rimarkinda priskribita teknologia renovigproceso kuniĝas kun celkomforma refunkcializado kaj rekvalifikado de la tuta trafikpersonaro kaj kun instruado al novdungitoj, kaj alpreno de novaj kaj pli raciaj organizaj mo-

deloj, baziĝantaj sur kontrolo de tutaĵo de stacioj el fora centralizata regejo.
En tia renovigita situacio akiras apartan reliefon la temaro pri la garantio de la servoj al vojaĝantoj.
Pri tio RFI, por pluteni taŭgan akceptnivelon por la klientaro kaj por garantii la konservado de la nemoveblaĵoj en kondiĉoj de indeco kaj preventado kontraŭ vandalismo, entreprenis diversajn iniciatojn.
Por garantii indecon kaj purecon oni aktivigis - por ĉiuj stacidomaj tipologioj kaj aparte por tiuj submetitaj al centralizitaj kontroloj, kie la problemo de vandalismo estas aparte evidenta - prikomisiitajn skipojn, kiuj sisteme inspektadas, cele ekrimarki la kritaĵojn kaj tiel malaperigi ilin kiel eble plej rapide.
La stacimondo estas en rapida evoluo. La sanĝojn oni ŝuldas ĉefe, kaj precipe, al la enkonduko de la novaj teknologioj. Unue, en la malgrandaj kaj mezgrandaj stacioj ne plu estas tiel necese, ke la personaro fizike kontrolu la trakforkojn, transirojn kaj alvenojn de la trajnoj.
Ĉi tiuj taskoj povas esti plenumitaj de malproksime, de pli grandaj stacioj, per rafinataj telekontrolaj sistemoj: SCC, ekzemple.
De centralizita regejo eblas mastrumi la trafikon sur centojn da linikilometroj kaj centoj da stacioj, la publikan informadon, garantiante la telegardadon en la stacioj kaj la diagnostikon de la aparataro, cele al bontenado.
La neestado en la stacioj, tio estas la neĉeesto de trafikestro, ne signifas iliajn forlasojn. RFI (la kompanio pri substrukturado de *Gruppo Ferrovie dello Stato* - FS), kontrolas, kaze al kaze, la eblecon valorigi la komercajn rilatojn - serĉante partnerojn por malfermo de trinkejoj, gazetejoj, butikoj - por siaj terminaloj por vojaĝantoj.
Male, pri la biletgiĉetoj, estas la transpotkompanio, kiu taksas kie teni ilin malfermitaj kaj kie anstataŭi ilin per aŭtomataj elmetantaj aparatoj.
Kiam ne ekzistas eblecoj por komerca evoluado, RFI aktiviĝas por fiksi interkonsentojn kun la lokaj instancoj aŭ kun asocioj *no profit* (ne profitcelaj societoj) por cedi, sen pagprunto, la stacidomajn ejojn - ne plu necesaj por la fervojtrafiko - por sociaj aŭ distraj agadoj; tio kontraŭ mimimuma bontenado.
Nuntempe, estas ĉirkaŭ 350 la interkonsentoj, je nacia nivelo, kun institucioj kaj asocioj, kiuj estas donantaj bonajn resultojn - aparte en Piemontio, Lombardio, Venetio, Emilio Romanjo, Ligurio kaj Latio.
Se oni ne atingas tiuj ĉi interkonsentojn, RFI anstataŭas la malnovajn domojn, kaze al kaze, jen per ekipitaj markezoj kaj jen per spacoj por trajnatendado en la haloj de la stacidomoj.
Tio unuflanke konsentas garantii homprotektadon kontraŭ la atmosferaj faktoroj, informadon al publiko, telegardadon (pli da sekureco), aliflanke konservi, kun pli da realismo kaj ekonomia ŝparo, indecon de la nemoveblaĵoj.
Krome, antaŭvidiĝas realigo de parkejoj por la komplementigo fero/pneŭmatiko.
Estas memevidente ke la ne loĝataj stacioj pli facile povas iĝi lokoj de defalo kaj vandalismo.
Pro tio RFI plimultigas la samplajn kontrolojn kunlabore kun la lokaj instancoj - fakte la stacioj estas kolektivaj lokoj - kaj kun la instancoj taskitaj por teni la publikan ordon.
Ĝis hodiaŭ inter la ĉirkaŭ 2.400 publike malfermitaj retstacioj, preskaŭ 65% el ili estas sen ĉeestanta personaro.□

(*) bv. Ankaŭ relegi *RFI*, en IFIB 2001/09.

# Anagrammi di "Esperanto"-Anagramoj

(Le combinazioni che seguono mostrano frasi, o solo singole parole, di senso compiuto in italiano, contenute nella parola Esperanto. Quante ancora se ne possono ricavare? Provate anche voi!)

(La kombinaĵoj, kiuj sekvas montras frazojn, aŭ nur unuopajn vortojn, kun propra senco en la itala, entenataj en la vorto Esperanto. Kiom da ili ankoraŭ oni povas eltiri? Provu vi mem!)

*1 solo elemento - 1 nura elemento:*

pensatore, saporente, speronate, …

*2 elementi - 2 elementoj:*

ape nostre, apre sento, aspre note, aspro ente, aspro tenè, aste perno, entra peso, entra pose, entro pesa, epa nostre, epe nastro, era spento, ero spenta, erpes naro, erpes nora, nare pesto, naso prete, nato serpe, nato serpè, nato spere, ne esporta, né esporta, né opraste, né pastore, né petrosa, né postare, né postera, né posterà, né protesa, né sperato, nota serpe, osan prete, ostan pere, pane estro, pane resto, pane restò, pane roste, pane serto, pane sorte, pane terso, pane torse, pare sento, parse note, parso ente, parso tenè, parte seno, paste nero, paste reno, pasto nere, pasto rene, pâtés nero, pâtés reno, patos nere, patos rene, penaestro, pena resto, pena restò, pena roste, pena serto, pena sorte, pena terso, pena torse, penosa tre, pensa otre, penso tare, per onesta, per onestà, per senato, per sonate, per tesano, pera sento, pere santo, perno seta, perno tesa, persa note, perse nato, pesa entro, pesa entrò, pesa terno, pesa treno, pesano tre, pesta nero, pesta reno, pestare no, pesto rena, pestò rena, pone resta, pone stare, ponte arse, ponte rase, ponte resa, ponte sera, posta nere, posta rene, poste nera, poste rena, presa note, presa onte, presa tone, prese nato, preso nate, preso tane, prete anso, prete ansò, prete sano, prete sanò, prete sona, pretesa no, prone seta, prone tesa, prosa ente, prosa tenè, pane pesto, pane poste, raspe note, raspe onte, raspo ente, raspò ente, raspo tenè, raspò tenè, re pastone, re pensato, re pestano, re posante, rete posan, rete spano, rete spanò, rospa ente, san potere, san tepore, sant opere, saper note, saper onte, sapone tre, sapor ente, saprò ente, saprò tenè, sen aperto, sen aptero, sen oprate, sen optare, sen opterà, sen potare, sen poterà, sera ponte, serpa note, serpe onta, seta perno, seta prone, sete prona, so aprente, so pantere, so parente, so paterne, so penetra, so prenate, son aperte, son aptere, son parete, son patere, sopra ente, sopra tenè, sor nepeta, sor patene, sor penate, spa eterno, spa eternò, spa tenero, spa tenore, sparo ente, sparò ente, sparo tenè, sparò tenè, spate nero, spate reno, spato nere, spato rene, spera note, spera onte, spero ante, spero nate, spero tane, spora tenè, sta penero, sta penerò, sta perone, stan opere, steno apre, steno arpe, steno pare, steno pera, steno rape, te persona, tese prona, …

*3 elementi - 3 elementoj*

è santo per, naso per te, ne sa porte, ne so parte, no se parte, per aste no, sano per te, sanò per te, sa te perno, sa te prone, se no parte, se pon arte, so te prona, sona per te, sta per neo, sta per Noè, … □



La Redakcio de Itala Fervojisto Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA varme bondeziras okaze de la Kristnaskaj Festotagoj 2006 kaj de la Nova Jaro 2007.

# Vecchio simpatico mondo ferroviario

La rivoluzione tecnica apportata nel campo dei trasporti dall'avvento della strada ferrata, ebbe immediate profonde ripercussioni nel costume dei popoli, nella loro vita quotidiana, nella moda, nelle arti applicate, nella letteratura. Oltre ai risvolti sociali che appaiono evidenti in alcune manifestazioni direttamente collegate alle ferrovie delle origini, vanno perciò considerati certi segni minori, non per questo meno significativi, che dal treno ricevono forza rappresentativa. Come in quei versi del I sonetto di *Paesetto*, accolto poi nel Libro N. 9 di Trilussa.

*Ner paesetto de la balia mia*
*C'è 'na pace e 'na quiete che consola:*
*So' trenta case intorno a 'na chiesola*
*affumicate da la ferrovia.*

Vecchio, simpatico mondo ferroviario, che pochi elementi bastano a caratterizzare: una locomotiva, il personale di stazione schierato in posa, l'umiltà contegnosa di una guarda-barriere, i regolamenti, gli orari del tempo che fu. E noi vogliamo rivederlo insieme questo vecchio mondo, lontani da qualsiasi deformazione retorica, per il solo gusto di guardarlo da vicino, di discuterne, e, al caso, per riconfrontarci.

Per oltre un secolo la locomotiva è stata la regina della ferrovia per eccellenza, l'insegna stessa della strada ferrata. Simbolo di potenza, mostro «corrusco e fumido», è lei la protagonista viva, quasi umana, di tutta un'epoca. «Come i personaggi di taluni capolavori letterari balzati fuori dalle pagine del «loro» libro e si mettono a girare per il mondo, affrancati e liberi - ha scritto Alfredo D'Arbela, tecnico principe della nostra trazione ferroviaria - così le macchine più geniali appaiono concepite dall'inventore già dotate dei rapporti e degli equilibri che soli le rendono a lungo vitali e sostanzialmente immodificabili, simili a creature viventi concluse in loro stesse. Più di tutte la locomotiva: quel suo nutrirsi di materie brute, carbone, acqua, e quel trasformarle nell'intimo delle sue viscere in energia latente; quell'armonioso ravvivarsi della combustione commisurato alla potenza sviluppata, persino quell'ansimare e quell'alternarsi delle bielle nel moto che assai più dell'astratto ed impassibile rotolare delle macchine più recenti, elettriche o dotate di motori a combustione interna, simula la vita animale, la circondano di fascino che la fa parente ad un'opera d'arte. In ognuna delle sue funzioni è un succedersi di fatti fisici, più intuiti che conosciuti dai suoi primi realizzatori, spesso ancora oggi mal noti, che, pur circuiti e domati con l'artificio di vincoli meccanici, affermano l'invincibile potere delle grandi leggi della natura».

Come tale la locomotiva meritò agli inizi anche un particolare nome di battesimo, a cominciare dalla *Bayard*, che trainò il convoglio inaugurale della Napoli-Portici, e che ebbe una compagna, la *Vesuvio*, indicativa dell'elemento predominante nel paesaggio attraversato. Avre-

mo poi, e leggo a caso, una *Ariosto*, una *Chiabrera*, una *Viterbo*, un'immancabile *Vittorio Emanuele*, e addirittura una *Giuditta*, le quali sottolineano quasi tutte un mondo poetico e insieme denunciano il rinato orgoglio nazionalistico, con uno spirito che è agli antipodi dell'estro pubblicitario suggeritore dei vari *Settebello* e *Arlecchino, Pendolino, Vivalto, Minuetto* (ma qui si tratta di interi convogli e non di motrici), e delle più recenti *Tartaruga, Tigre, Caimano, ecc.*, locomotive elettriche.

Poi i nomi scomparvero, e non restarono che le cifre del «gruppo» e il numero di matricola a contraddistinguere le varie unità. Avemmo così una 735 e una 685, una 746 e una 691, che fu l'ultima locomotiva progettata e entrata in servizio nelle ferrovie italiane. Finché nel 1929, a seguito del grande sviluppo che stava prendendo la trazione elettrica, chiudemmo per sempre con la costruzione delle locomotive a vapore, limitandoci a riparare ed apportare migliorie al materiale già esistente.

Fin dai tempi eroici della locomozione ferroviaria si è guardato perciò al macchinista come all'ammirato nocchiero del supremo convoglio terrestre. Ed anche il più sacrificato, esposto com'è, e agli inizi senza alcuna protezione, al vento e alle intemperie, quasi a contrasto con il micidiale calore della caldaia. Alcuni anni or sono un lettore della «Railway Gazette» inviò al periodico inglese il testo di un epitaffio da lui letto in un cimitero di campagna presso Corwen, nel Merionethshire. Ha un sapore particolare, anche per gli evidenti riflessi del gusto anglosassone per il macabro, ma l'ho tradotto perché può egualmente adattarsi ad ogni macchinista di qualsiasi paese.

«Owen OWEN - Macchinista - Morto nel 1872 all'età di 29 anni. - La sua ultima corsa è terminata. La morte ha frenato. - Così alla sua anima è stata data via libera per intraprendere il viaggio più lungo. - Quando la morte aziona il fischio svanisce il vapore della vita, - e la creta mortale viene avviata al deposito - in attesa delle trombe del giudizio».

Da noi, ai primi del secolo, il macchinista e le sue fatiche suggeriranno un «inno» a Adolfo De Bosis, animatore del *Convito* e redattore della aristocratica omonima rivista romana. Una poesia di particolare impegno sociale, *A un macchinista*, che meriterà le lodi di D'-Annunzio, malgrado la retorica che stilla ad ogni verso, quasi ad ogni parola, anche quando il poeta intende auspicare e anticipare migliori rapporti umani, piegando più che possibile a proletaria comprensione il linguaggio franco, alla buona, di un operaio della penna.

*Qua le mani, o compagno! Che importa se*
*la tua palma è nera di carbone*
*e unta d'olio lubrificante?*
*L'acqua fresca monderà presto le nostre*
*mani (ma altre mani non monderà,*
*le quali altri stringe malcauto).*
*E tu puoi stringere queste mie, se la fatica*
*libera vi ha impresso non pochi calli,*
*il mio stemma di nobiltà.*

Gli italiani non amano troppo le architetture anonime o presunte tali. Per questo

le stazioni sono state sempre piuttosto trascurate, e senz'altro relegate in seconda linea rispetto ai binari e ai mezzi di trazione. Anche se agli inizi non fu proprio così.

«In un sito fuori le antiche mura della Città di Napoli fra la porta Nolana e la porta del Carmine, è stabilita la prima stazione destinata a ricevere le mercanzie e contenerle finché non giunge il momento in cui si distribuiscono nella Città». Precisata con queste parole l'ubicazione del capolinea del primo tronco ferroviario italiano, così se ne proseguiva nel 1840, la descrizione. «Vi sono primieramente due edifici a dritta e sinistra dall'ingresso principale, riuniti fra loro da una galleria coverta: l'edificio a dritta serve per i viaggiatori che prendono i posti della 1-a e 2-a classe, e quello a sinistra per i viaggiatori della 3-a e 4-a classe». E, sotto la galleria coverta «quattro vie», quattro binari.

In appresso la rete si verrà popolando di rinnovati *Fabbricati Viaggiatori* (F.V.), i quali, con accresciute dimensioni e rinnovato carattere monumentale, tradiranno a volte l'essenziale funzionalità delle origini. Abbiamo passato in rassegna i F.V. di Genova P.P., Torino P.N., Roma Termini, Milano e Trieste, ma non sempre la progettazione di questi edifici riuscì a toccare l'originalità e purezza di linee della torinese Porta Nuova. Comunque si trattava quasi sempre di due corpi di fabbrica raccordati da una tettoia a vetri, e, lungo il perimetro della costruzione, tutto un giro di portici. Prototipo ne fu in certo senso la seconda stazione di Napoli Centrale, cui si mise mano, progettista l'Alvino, non appena conquistato il Regno delle Due Sicilie. Opera di piano regolatore, si ritrovò inserita, e con benefici effetti, nella planimetria dei quartieri circostanti, nel nuovo sistema viario (fino a farla rimpiangere dai napoletani quando se la videro scomparire per far posto agli attuali, modernissimi impianti). In altri casi si trattava di un padiglione centrale collegato a due altri laterali, minori, come nella vecchia stazione di Milano, in quella di Verona Porta Nuova, o di Genova Brignole.

Palermo nemmeno poté sottrarsi alla regola, né avrebbe potuto fare di più, dopo l'esempio di Torino, Napoli e Roma Termini. Anche se qualcuno vorrà vedere, forse senza fondamento, l'influsso del Basile, nume architettonico locale, nell'impostazione generale, in quelle bifore anacronistiche e prive di carattere. Aperta al pubblico nel 1885 (il treno aveva iniziato il suo cammino siciliano, Bagheria-Palermo, nell'aprile 1863), e si rende tuttora utile, dopo aver subito recenti radicali lavori di ampliamento ed ammodernamento.

Ed ora, in possesso di treno e stazioni, possiamo anche partire. Basterà soltanto consultare l'orario.

Senza scomodare la *Tabula Peutingeriana*, itinerario-fantasia medioevale intessuto sui ricordi dell'antica grandezza, le origini dell'orario ferroviario vanno senz'altro ricercate in pubblicazioni, come, scegliendo fra tante, potrebbe essere la *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le poste e loro prez-*

*zi* apparsa a Bologna con testo bilingue, italiano e francese, nel 1771, molto conosciuto all'epoca e per lungo tempo. Un antenato diretto e maggiormente pittoresco, per certe sue parlanti figurazioni topografiche di città, paesi e stazioni di posta.

L'orario particolare di una linea ferroviaria nasceva invece con l'inaugurazione della linea stessa, per indicare le corse, i prezzi per ciascuna classe, le modalità da rispettare. Poi infittiva, man mano che le corse aumentavano e l'esercizio della linea si faceva più complesso. Per tutte le indicazioni bastava un semplice foglio, che a volte si «dispensava gratis», come ad esempio quello della *Strada di Ferro tra Napoli, Nocera e Caltellammare*. «Non è permesso alle persone che non siano decentemente vestite prendere posto nelle carrozze di 1-a classe a tenore delle ordinanze di Polizia. È vietato d'introdurre cani nelle carrozze di 1-a e 2-a classe. Per cani si pagherà come dalla tariffa».

Sarà invece «vendibile alle Agenzie e Stazioni delle Strade Ferrate al prezzo di bajocchi 2», l'*Orario e Regolamento della Strada Ferrata da Roma a Frascati aperta al pubblico il giorno 14 luglio 1856*. Siamo ancora alle origini, e viaggiamo su linee di interesse locale. Ma ecco il 10 maggio 1862, ad Italia unita (Lazio papale escluso), l'orario della Milano-Bologna-Ancona. Si tratta di 420 chilometri, e i prezzi da Milano a Bologna risultano di lire 22,30 in 1-a classe, 17,30 in 2-a, 12,80 in 3-a.

Esattamente quattro anni più tardi appare l'*Indicatore Generale*, Orario Ufficiale delle Strade Ferrate e della Navigazione del Regno d'Italia, e ci si trovano i «Servizi internazionali» e tutti i servizi pubblici dell'Italia e delle principali città d'Europa. Un *Orario pei viaggiatori* posto in vendita in Italia, al prezzo di centesimi 40, ma anche in Francia e in Inghilterra, che tuttavia contempla anche i superstiti servizi di diligenza, come denuncia la vignetta di una carrozza da viaggio con tanto di vetturale e di attacco a quattro.

Cadrà di lì a poco il francesismo *Indicatore*, mentre *Indicateur* continua tuttora a chiamarsi in Francia l'orario ferroviario, ma non cesseranno per questo le stimolanti sollecitazioni provenienti dalla ricerca delle coordinate treno-stazione (codificate dall'orario dei Fratelli Pozzo, a partire dal 1899), che non di rado ci permettono di fare il punto sui nostri desideri di evasione. Un indispensabile manuale per l'uomo moderno, un vademecum sul quale, nel 1910, volle addirittura provare la sua vena il poeta Marino Moretti: i «versi pieni di cara infantilità», come li giudica Saba, di *Orario ferroviario*, poi accolti nelle *Poesie scritte col lapis*.

*Tutto tu sai: costumi, alberghi, date*
*e tutto insegni per ogni viaggio.*
*Tu servi chi ti dà rapide occhiate*
*tanto preciso sei nel tuo linguaggio.*
*Ben conosci le stazioni, sai fino*
*quali san darci il cibo o solo il bere*
*e ce lo dici con un coltellino*
*ed una forchettina o col bicchiere.*
*Ben tu conosci i numeri che buoni*
*s'allinean nelle pagine in colonne:*

*quei numeri che poi non addizioni*
*son tutte l'ore della vita insonne.*

Poi si arriva e si deve alloggiare.

Nel 1855 il «cavaliere» Alessandro Rufini, fecondo se pur incolto poligrafo, dava alle stampe in Roma un elegante volumetto col non breve ma esplicito titolo di *Notizie storiche intorno alla origine dei nomi di alcune Osterie, Caffé, Alberghi e Locande, esistenti nella Città di Roma*. Tralasciando qualsiasi giudizio di merito sull'opera, il nostro erudito riuscì ad elencare, secondo l'ubicazione e «unendovi la spiegazione della origine di ciascun nome», ben 573 osterie, 29 trattorie, 31 locande, 22 alberghi e 153 caffé.

Fra tante insegne, che traggono origine dai più vari campi del sapere o delle molteplici attività umane, si ricercherebbe però invano un nome che abbia qualsiasi attinenza con il mondo ferroviario. C'è un'*Osteria del Vapore*, ma «la dicono del vapore - spiega il compilatore - perché ha per insegna un *legno a vapore*». Dove «legno», purtroppo, sta per bastimento, nave, battello. Anche perché negli Stati Pontifici il treno comincerà a correre (si fa per dire) soltanto l'anno seguente all'apparizione del prontuario del Rufini, e sul percorso Roma-Frascati.

Nonostante il ritardato inserimento nel mondo romano, la rivoluzione tecnica apportata nel campo dei trasporti dalla strada ferrata ebbe invece profonde immediate ripercussioni nel costume di altre regioni e di altri popoli. Le attrezzature dell'industria, l'arte dell'ospitalità, dovettero adeguarsi anch'esse al rinnovato flusso turistico portato dai binari. La dinamica stessa degli aggregati urbani subì una particolare attrazione nei confronti dell'approdo ferroviario, mentre cominciava a perdere interesse tutto ciò che fino allora era gravitato intorno alla diligenza, alle stazioni di posta. Di conseguenza scomparvero progressivamente anche le insegne a questi traffici collegate.□

## Malnova, simpatia fervoja mondo

La teknika revolucio alportita en la transportfakon pro la alveno de la fera vojo, havis tujajn profundajn sekvojn en la popolaj kutimoj, en iliaj ĉiutagaj vivmanieroj, en la modo, en la aplikataj artoj, en la literaturo. Krom la sociaj sekvoj, kiuj ekaperas evidentaj en iuj fenomenoj, rekte kunligitaj al la originaj fervojoj, oni konsideru iujn malpli grandajn signojn, ne pro tio malpli signifajn, kiuj el la trajno ricevas reprezentan forton. Kiel en iuj versoj de la I soneto de *Paesetto* (*Vilaĝeto*), poste enmetita en la Libro N-ro 9 de Trilussa.

*En la vilaĝeto de mia nutristino*
*estas ia paco kaj kvieto, kiu konsolas:*
*estas tridek domoj ĉirkaŭ preĝejeto*
*fumnigrigitaj far lokomotivoj.*

Malnova, simpatia fervoja mondo, kiujn malmultaj elementoj sufiĉas por karakterizi: lokomotivo, stacia personaro vicigita poze, deteniĝema humileco de bariergardistino, reglamentoj, horaroj de l' tempo pasinta. Kaj ni volas revidi

kune tiun malnovan mondon, malproksimaj je ia ajn retorika distordo, por la sola gusto riguardi ĝin de malproksime, por pridiskuti pri ĝi, kaj, alkaze, por rekompariĝi.
Dum pli ol jarcento, antonomazie, la lokomotivo estis la reĝ(in)o de la fervojo, la insigno mem de la fera vojo. Simbolo de potenco, monstro «glimanta kaj fumanta», estas ĝi la vivanta ĉefaktoro, kvazaŭ homa, de tuta epoko. «Kiel la personoj de iuj literaturaj ĉefverkoj, elsaltitaj el la paĝoj de «ilia» libro, kaj kiuj ektravagadas la mondon, emancipintaj kaj liberiĝintaj - skribis Alfredo D'Arbela, elstara teknikisto de nia fervoja trakcio - tiel la maŝinoj, la plej geniaj, ŝajnas kreitaj de la inventisto jam ekipitaj per proporcioj kaj ekvilibroj, kiuj solaj igas ilin longtempe vavantaj kaj esence nemodifeblaj, similaj al vivantaj kreaĵoj finitaj en si mem. Pli ol ĉiuj aliaj la lokomotivo: tiu sin nutrado per krudaĵoj: karbo, akvo, kaj tiu transformado de ili en la interno de sia intesto al latenta energio; tiu armonia revivado de la brulado proporcie al la produktita povumo, eĉ tiu spiregado kaj alternado de la moviĝantaj bieloj, kiuj pli ol la abstrakta kaj senemocia rulado de la plej aktualaj maŝinoj, elektrikaj aŭ provizitaj per motoroj kun interna brulado, simulas la animalan vivon, ĝin ĉirkaŭvolbas per fascino, kiuj parencas ĝin al artverko. En ĉiu ĝia funkcio estas sinsekvoj kaj fizikaj faktoj, pli multe intuiicitaj ol konataj de ĝiaj unuaj realigantoj, ofte ankoraŭ nun miskonataj, kiuj kvankam logtrompitaj kaj dresitaj, per la artifikoj de mekanikaj ligiloj, evidentigas la nevenkeblan povon de la grandaj leĝoj de la naturo».
Pro tio la lokomotivo meritis apartan baptonomon, komencante de *Bayard*, kiu trenis la inaŭguran konvojon de Napoli al Portici, kiu havis kunulon, iu *Vesuvio*, nomo indika pri la reganta elemento tra la trairata pejzaĝo. Ekzistos poste, elektante azarde, iu *Ariosto*, iu *Chiabrera*, iu *Viterbo*, iu nemalhavebla *Vittorio Emanuele*, kaj eĉ iu *Giuditta*, kiuj, kvazaŭ ĉiuj, elmontras poezian mondon kaj samtempe esprimas la renaskitan nacian orgojlon, kun spirito, kiu estas antipoda de la reklama inspiro sugestinta *Settebello, Arlecchino, Pendolino, Minuetto* (sed temas pri tutaĵoj kaj ne pri trenmaŝinoj), kaj la pli novaj *Tartaruga, Tigre, Caimano, ktp*, elektraj lokomotivoj.
Poste la nomoj malaperis, kaj restis nur la ciferoj de la «grupo» kaj la matrikulnumero por distingi la unuopaĵojn. Tiel estis iu 735 kaj iu 685, iu 746 kaj iu 691, kiu estis la lasta lokomotivo projektita kaj ekfunkcigita de la italaj fervojoj, ĝis, en 1929, sekve de la granda evoluado de la elektra trakcio, oni ĉesis por ĉiam la konstruadon de la vaporlokomotivoj, daŭrigante nur reparadon kaj plibonigadon de la ekzistanta materialo.
Jam ekde la heroaj tempoj de la fervoja veturado oni rigardis al lokomotivestro kiel al admirata maato de la plejforta surtera konvojo. Kaj ankaŭ al la plej malkonfortemulo, esponata kiel li estis, komence eĉ sen ia ajn protektilo, al vento kaj al misvetero, kvazaŭ kontraste kun la terura varmego de la vaporkaldrono. Antaŭ kelkaj jaroj leganto de «Railway Gazette» sendis al la angla magazino tekston de epitafo de li legita en kampara tombejo apud Corwen, en Merionethshire. Ĝi havas apartan guston, ankaŭ kun evidentaj influoj de la

anglaosaksa gusto por makabraĵoj, sed adaptebla al ĉiuj lokomotivistoj el ĉiuj ajn landoj en la mondo.

«Owen OWEN - Lokomotivisto - Mortis en 1872 je la aĝo de 29 jaroj. - Lia lasta kuro finiĝis. La morto bremsis. - Tiel al sia animo oni montris startosignon por komenci la plej longan vojaĝon. - Kiam la morto fajfas, malaperas la vaporon de la vivo, - kaj la mortanta argilaĵo oni direktas al deponejon - en atendo de la trumpetoj de la lasta juĝo».

Ĉe ni, komence de XX jc., la lokomotivisto kaj liaj laciĝoj sugestis «himnon» al Adolfo De Bosis, vervigianto de *Convito* kaj redaktanto de la aristokrata samnoma roma gazeto. Poemo kun aparta socia engaĝo, *A un macchinista* (*Al lokomotivisto*), kiu meritis la laŭdojn de D'Annunzio, malgraŭ la retoriko, kiu fontas el ĉiu verso, kvazaŭ el ĉiu vorto, ankaŭ kiam la poeto intencas bondeziri kaj antaŭenkonduki pli bonajn homajn rilatojn, fleksante kiel eble plej multe al proleta kompreno la sinceran lingvaĵon, bonmaniere, fare de plumlaboristo.

*Ĉi tien la manojn, ho kamarado! Kio gravas*
*Se via manpalmo nigras pro karbo*
*kaj ŝmiriĝas pro lubrikeca oleo?*

*Freŝa akvo baldaŭ purigos niajn manojn*
*(sed pri aliaj manoj ĝi ne povos, tiajn,*
*kiujn aliaj premas malsingarde).*

*Kaj vi povas premi tiujn ĉi miajn, se la laciĝo*
*liberigas, ĝi stampis sur ilin ja multajn kalojn,*
*mian noblecan insignon.*

La italoj ne tro ŝatas anonimajn aŭ prikonjektitajn arkitekturaĵojn. Pro tio la stacidomoj ĉiam estis sufiĉe neglektitaj, kaj certe almetitaj je dua rango kompare kun trakoj kaj trakciiloj. Kvankam komence ne estis ja tiele.

«En loko ekster la antikvaj muregoj de la Urbo Napoli, inter Pordego *Nolana* kaj Pordego *Carmine*, instaliĝis la unua stacio destinita ricevi varojn kaj gardi ilin ĝis la momento de disliverado tra la Urbo». Lokalizita per tiuj ĉi vortoj la lokon de la kapstacio de la unua traktrunko, tiel daŭris en 1840), la priskribo. «Estas unue du domoj, dekstre kaj maldekstre de la ĉefa enirejo, kunigitaj inter si per kovrita staciplaco: la dekstra konstruaĵo utilas al la vojaĝantoj, kiuj okupas la sidlokojn en la 1-a kaj 2-a klasoj, kaj tiu maldekstra al vojaĝantoj de la 3-a kaj 4-a klasoj». Kaj, sub la kovrita staciplaco «kvar vojoj», kvar trakoj.

Poste, la reto ekvidis renovigitajn stacidomojn (F.V. = *Fabbricati Viaggiatori* = domoj por vojaĝantoj), kiuj, per pli grandaj dimensioj kaj nova monumenta karaktero, perfidos kelkfoje ilian originan esencan funkcion. Oni rigardu la stacidomojn de Genova P.P., Torino P.N., Roma Termini, Milano kaj Trieste, sed ne ĉiam la projektado de tiuj domoj sukcesis atingi la originalecon kaj linipurecon de la torina Porta Nuova. Tamen kvazaŭ ĉiam temis pri du masonstrukturoj interligitaj per vitraltegmento, kaj, laŭlonge de la domrandoj, tutaĵo da portikoj. Prototipo estis iasence la dua stacidomo Napoli Centrale, kiun oni prilaboris, projektisto Alvino, tuj post la konkero de la Reĝlando de la Du Sicilioj. Verko laŭ urba reguliga plano, ĝi enŝoviĝis, kun bonefiko, en la planimetrion de la ĉirkaŭaj kvartaloj, en la nova trafikvojsistemo (ĝis la napolanoj sopiris ĝin, kiam ili vidis ĝian malaperon por lasi lokon al la nunaj, tre modernaj in-

stalaĵoj). En aliaj kazoj temis pri pavilono, centre kunligita al du aliaj pli malgrandaj flanke, kiel en la malnova stacidomo de Milano, en tiu de Verona Porta Nuova, aŭ en Genova Brignole.

Palermo eĉ ne povis eskapi la regulon, nek povus fari pli multe, post la ekzemplo de Torino, Napoli kaj Roma Termini. Ankaŭ se iu volas vidi, eble senkaŭze, la influo de Basile, loka arkitekta geniulo, en la ĝenerala skemo, en tiuj biforoj anakronismaj kaj senkarakteraj. Malfermita al la publiko en 1885 (la trajno komencis sian sicilian vojon, Bagheria-Palermo, aprile 1863), kaj ĝi ankoraŭ utilas, post elteno de radikalaj laboroj por pligrandigo kaj modernigo.

Kaj nun, posedante trajnon kaj staciojn, oni povas ankaŭ ekveturi. Sufiĉas nur konsulti la horaron.

Sen ĝeni la *Tabula Peutingeriana*, mezepoka itiner-fantazio trapuntita per memoroj de antika grandeco, la originoj de la fervoja horaro oni serĉu nepre en publikaĵoj, kiel, elektante inter multaj, *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le poste e loro prezzi* (*Gvidlibro por vojaĝantoj en Italio kun informoj pri ĉiuj (gast-)altejoj kaj iliaj prezoj*) aperinta en Bologna kun dulingva teksto, itala kaj franca, en 1771, kaj tre konata. Ĝi estis rekta antaŭulo, kaj des pli pitoreska, pro iuj siaj parolantaj topografiaj prezentadoj de urboj, vilaĝoj kaj poŝtaj stacioj.

Aparta horaro pri iu fervoja linio, anstataŭe, naskiĝis kun la inaŭguro de la linio mem, por montri la veturojn, la prezojn por ĉiu klaso, la manierojn respektendajn. Poste ĝi plidensiĝis, laŭgrade kiam la veturoj multiĝis kaj la linia mastrumado komplikiĝis. Por ĉiuj informoj sufiĉis simpla folio, kiu ofte oni «disdonis senpage», kiel ekzemple tiu de *Strada di Ferro tra Napoli, Nocera e Caltellammare* (*Fera vojo inter Napoli, Nocera kaj Castellamare*). «Estas malpermesate al la personoj, kiuj ne estas dece vestitaj lokiĝi en la 1-a-klasajn vagonojn pro polica ordono. Estas malpermesate enkonduki hundojn en la 1-a- kaj 2-a-klasajn vagonojn. Por la hundoj oni pagas laŭtarife».

Anstataŭe, estas «vendebla ĉe Agentejoj kaj Fervojstacioj je la prezo de bajokoj 2», *Orario e Regolamento della Strada Ferrata da Roma a Frascati aperta al pubblico il giorno 14 luglio 1856* (*Horaro kaj Reglamento de la Fera Vojo de Roma al Frascati malfermata al la publiko la tagon 14 de Julio 1856*).

Oni estas ankoraŭ ĉe la originoj, kaj oni veturas sur linioj je loka intereso. Sed jen, la 10a de Majo 1862, en la unuiĝinta Italio (escepte de la papa Latio), la horaro de Milano-Bologna-Ancona. Temas pri 420 kilometroj, kaj la prezoj de Milano al Bologna estas lirojn 22,30 en la 1-a klaso, 17,30 en la 2-a, 12,80 en la 3-a.

Ĝuste kvar jaroj poste aperis *Indicatore Generale* (*Ĝenerala Horarlibro*), Oficiala Horaro de la Fervojoj kaj de la Navigado de la Itala Reĝlando, kaj troviĝas «Internaciaj servoj» kaj ĉiuj publikaj servoj en Italio kaj en la ĉefaj urboj en Eŭropo. Un *Orario pei viaggiatori* (*Horaro por vojaĝantoj*) vendata en Italio, je la prezo de 40 centimoj, sed ankaŭ en Francio kaj Anglio, kiu tamen entenas ankaŭ la restintaj diliĝencaj servoj, kiel montras vinjeto kun ĉevalveturilo eĉ kun postiljono kaj kvarelementa jungaĵo.

Post ne longe falis la francismo

*Indicatore*, dum *Indicateur* ankoraŭ nun daŭre kutimas nomumiĝi en Francio la fervoja horaro, sed ne pro tio ĉesos la stimulaj instigoj el serĉado de la koordinadoj trajno-stacio (koditaj de la Horaro de Fratoj Pozzo, ekde 1899), kiuj ne malofte permesas al ni firmigi niajn dezirajn pensvagademojn. Nepre necesa manlibro por moderna homo, gvidlibro en kiu, en 1910, la poeto Marino Moretti deziris provi sian inspiron: la «versoj plenaj je kara infaneco», kiel taksis ilin Saba, de *Orario ferroviario (Fervoja Horaro)*, poste inkluzivitaj en *Poesie scritte col lapis* (*Poemoj verkitaj per krajono*).

*Ĉion vi scias: morojn, hotelojn, datojn*
*kaj ĉion vi instruas por ĉiu vojaĝo.*
*Vi servas al tiu, kiu rapidtralegas*
*tiel preciza estas via lingvaĵo.*

*Bone vi konas la staciojn, vi scias eĉ kiuj*
*kapablas oferti manĝ- aŭ nur trinkaĵojn*
*kaj vi tion montras al ni per tranĉileto*
*kaj per forketo aŭ per iu glaseto.*

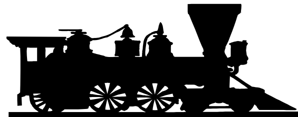
*Bone vi konas la numerojn obeemajn*
*enviciĝantaj enkulumne sur la paĝoj:*
*tiuj numeroj, kiujn vi ne sumigas,*
*ĉiuj estas horoj de la viv' sendorma.*

Poste oni alvenas al celo kaj oni devas tranokti.

En 1855 «kavaliro» Alessandro Rufini, fekunda, kvankam neklera verkisto, presigis en Roma elegantan libreton kun ne mallonga, sed klara titolo *Notizie storiche intorno alla origine dei nomi di alcune Osterie, Caffè, Alberghi e Locande, esistenti nella Città di Roma* (*Historiaj informoj pri la origino de la nomoj de iuj Gastejoj, Kafejoj, Hoteloj, Pensionoj, ekzistantaj en la Urbo Roma*). Flankelasante ĉiajn opiniojn pri la verkmerito, nia erudiciulo sukcesis listigi, laŭ lokiĝo kaj «aldonante la originan indikon pri ĉiu nomo», eĉ 573 gastejojn, 29 manĝejojn, 31 pensionojn, 22 hotelojn kaj 153 kafejojn.

Inter la multaj ŝildoj, kiuj originas el la plej diversaj disciplinoj aŭ el la multvariaj homaj aktivecoj, oni vane serĉus nomon kun ia ajn rilato al la fervoja mondo. Estas iu *Osteria del Vapore* (*Gastejo de l' Vaporo*), sed «oni nomas ĝin tiel - klarigas la kompilinto - ĉar ĝi havas kiel ŝildon iu «*legno a vapore* (*vaporligno*)». Kie «ligno», bedaŭrinde, signifas ŝipo, lignoŝipo, barko. Ankaŭ pro la fakto, ke en la Papa Ŝtato la trajno komencos kuri (por tiel diri) nur en la jaro post la apero de la gvidlibro de Rufini, kaj laŭ la vojo Roma-Frascati.

Malgraŭ la malfrua enkonduko en la Roma-mondon, la teknika revolucio alportita en la transportfako fare de la fera vojo, male, ĝi havis tujajn sekvojn en la kutimoj de aliaj religioj kaj popoloj. La industriaj ekipaĵoj, la gastiga arto mem, devis konformiĝi al renovigita turisma fluo alportata de la trakoj. La dinamiko mem de la urbaj agregatoj spertis apartan altiron favore al alproksimiĝo al la fervojo, dum komencis perdi intereson ĉio, kio ĝis tiam gravitis ĉirkaŭ la diliĝencoj, al la poŝtstacioj. Konsekvence, iom post iom, malaperis ankaŭ la ŝildoj rilatantaj tiun ĉi trafikon.□



Pro ricevo de "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno"-n, skribe dankis kaj/aŭ iel reagis: *Tazio Carlevaro, Renato Corsetti, Antonio De Salvo, Sylviane Lafargue.*□

Por LKK

# P A R T O P R E N I L O

**en la 59-a Kongreso de la**
**Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)**
**Parizo, Francio de la 12-a ĝis la 19-a de majo 2007**

Kongresadreso:
AFCE/UAICF
59-a IFEF-Kongreso
9 rue du Château-Landon
FR-75010 Paris - Francio
Tel. +33(0)1 48 53 05 52
Retadreso: sylviane.lafargue@sncf.fr

Bankkonto: AFCE
CCP: 52 14 35 H Paris
IBAN: FR19 3004 1000 0105 2143 5H02 069
BIC: PSSTFRPPPAR

Mi aliĝas al la 59-a IFEF-Kongreso

Viro ☐ Virino ☐ IFEF-membro: Jes ☐ Ne ☐ Vegetarano ☐

Familia nomo: ……………………………………………………………………………..…………………

Familia nomo laŭ esperanta prononco: ………………………………………………………………………

Persona nomo: ………………………………..………….…… Naskiĝjaro …….……..………….

Strato ……………………………………….…………………….……..…………..N°: …..……………

Poŝtkodo kaj urbo: ……………………..…………….…………..… Lando: ………….…….………...

Telefono: …………………………...………… Retadreso: ………….………………….…………..

Samtempe aliĝas: ………………………………………………………...…………………………..

| **Kongreskotizo prezo en €** | **Ĝis 2007-01-31** | **Poste** | **Sumo** |
|---|---|---|---|
| IFEF-membro | 50 | 60 | |
| Familiano, junulo ĝis 28 jaroj kaj anoj de eksaj socialismaj landoj | 25 | 30 | |
| Ne IFEF-membro | 60 | 70 | |
| Bankedo | 30 | | |
| Tuttaga ekskurso (Versailles - Elancourt) | 60 | | |
| Duontaga ekskurso D1 | 20 | | |
| Duontaga ekskurso D2 | 20 | | |
| Tranoktado por la tuta periodo ……… noktoj x ……..….. (laŭ elektoj) (*Vidu klarigojn en la paĝo 2*) | | | |
| Manĝo-kuponoj (*vidu en la paĝo 2*) | | | |
| Kongresglumarkoj (po 24 por unu folio) | …… x 1,5 | | |
| Krompago por libervola donaco | | | |
| **Tuta sumo** | | | € |

Loko, dato: ………………………..………..….  Subskribo: ……………..……………..…………….

Por LKK

# Ĉambromendilo / Manĝokuponoj

Viro ☐ Virino ☐

Familia nomo: ……………………………………………………………………………..…………………

Persona nomo: ………………..……………...…………………………….….……………..………….

Strato ………………………………………….….………………….……..…………..N°: ……………………

Poŝtkodo kaj urbo: ………………………………….………….…. Lando: …………….….………….…

Telefono: ……………………………..………… Retadreso: ………….……………………….…………..

Mi deziras loĝi kun: ………………………………..…………………………………………………….

Mi mendas ĉambron por la noktoj:

| 12/13 | 13/14 | 14/15 | 15/16 | 16/17 | 17/18 | 18/19 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

*La prezoj estas en € por unu nokto kun matenmanĝo por unu persono :*

**Ĉambroj troviĝantaj en la komgresejo mem :**

En unulita ĉambro 38,00.

En dulita ĉambro 28,00.

**Ĉambroj troviĝantaj ne en la kongresejo mem, sed en Kellermann**. Ĝi estas atingebla per metroo-stacio « Porte d'Italie » aŭ per urbaj aŭtobusoj « PC » :

En 3/4-lita ĉambro 20,00.

En oklita ĉambro 17,00.

**Post la unua de Marto, ni ne plu garantios la tranoktadon.**

Aĉeto de kuponoj por tag- kaj vesper.manĝoj en memserva restoracio (10,00 € sen trinkaĵo).

Ni atentigas vin pri la fakto ke :

- tiu servo okazas en la kongresejo mem,
- estas devige antaŭmendi la manĝkuponojn,
- ne eblas interŝanĝi la elektitajn datojn de la kuponoj,
- **ne eblas aĉeti manĝkuponoj surloke.**

*Neniu restoracio facile atingebla situas en la proksimeco.*

Konseguence mi antaŭmendas manĝo-kuponojn por :

| Datoj | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tagmanĝo | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐✪ | ☐ | ☐ |
| Vespermanĝo | ☐ | ☐ | ☐✪✪ | ☐ | ☐ | ☐ | ☐ |

✪ Tuttaga ekskurso ✪✪ Bankedo

Mi petas ……..….. kuponojn x 10,00 € = ……..……… €

Mi alvenos en Parizo

Per (trajno, aŭtomobilo ktp.) …………..……… la ……….. an de Majo je la ………… -a horo.

Mi deklaras, ke mi havas propran san- kaj akcident-asekuron por mia restadtempo en Francio dum la 59-a IFEF-Kongreso, Jes ☐

Loko, dato: ……………………..……..…. Subskribo: …………….…………..…………………….

## Ĝeneralaj Instrukcioj

l. Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi kaj sendi apartan partoprenilon por la kongreso kaj por la post-kongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj sendu apartan partoprenilon kaj indiku reciproke la parencan rilaton.
2. Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.
3. Sendu la pagon al la indikita bank-konto plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2007. Precize atentu pri la kontonumero.
4. LKK povos trakti la partoprenon nur post la alveno de la tuta pago, *(du monatoj antaŭ la kongreso ni devas pagi la tutan restadon al la firmao).*
5. LKK akceptas la pagojn nur en Eŭroj.
6. Se vi pagas por alia persono, kiu nepre devas sendi apartan partoprenilon, menciu ekzaktajn detalojn pri la koncema persono (nomo, lando, adreso).
7. Kongreskotizo ne estas repagebla, eĉ por kiu ne ĉeestas la kongreson. Ceteraj antaŭpagitaj sumoj estos repageblaj post la depreno de 10 % por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la malmendon antaŭ la 15-a de aprilo 2007.
8. LKK havas la rajton rezervi pIi alt-kategorian ĉarnbron, se la mendita kategorio elĉerpigis antaŭ la alveno de la mendo de la partoprenonto.
9. LKK akceptas la ĉambromendon, nur kiam la tuta tranoktado estas pagita. LKK traktos la ĉambromendon sengarantie, se gi alvenos post la l-a de marto 2007.
10. LKK konfirmos la ricevojn de partoprenilo kaj pago per sendo de konfirmletero, kiu estos via legitimilo. Nepre kunportu ĝin al la kongreso. La kongreskarton oni ricevos dum la registrado ĉe la alveno. La kongreskarton oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.
11. Bonvolu noti pro via intereso, kion vi mendis kaj pagis.
12. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezojn, se inflacio aŭ ceteraj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigos tion.
13. Kongresanoj rajtas tag- kaj vespermanĝi en la kongresejo favorpreze por la tuta kongresa semajno.
14. Turisma Hotelo "Kellermann" havas 3/4 kaj 8-litajn cambrojn kun duŝejo. La prezo de ambaŭ kategorioj inkluzivas matenmanĝon. La hotelo estas atingebla per metroo (linio 7) aŭ per aŭtobusoj (linio "PC") - (stacihaltejo "Porte d'Italie") .

N.B.: ne aĉeteblas manĝkuponojn surloke.

Se vi deziras tag- aŭ vespermanĝi en la kongresejo, antaŭmendu kaj antaŭpagu la manĝkuponojn pere de la partoprenilo.

-------------------

## Provizora programo de la 59-a IFK

11.05 Ven. Informejo, Akceptejo
12.05 Sab. Gazetara konferenco, IFEF-estraro kaj LKK, Interkona vespero
13.05 Dim. Informejo, Akceptejo, Libroservo, Faka Komisiono, Inaŭguro, Komuna fotado, "Montmartre" trajneta ekskurso (D1), Komuna nacia vespero
14.05 Lun. Informejo, Libroservo (informoj por la postkongresanoj), Komitatkunsido nepublika, Duontaga ŝip-ekskurso (D2), Bankedo, Internacia balo
15.05 Mar. Informejo, Libroservo, Plenkunsido publika, Faka Komisiono, Prelego (Sur la vojo al Santiago de Campostela)
16.05 Mer. Tuttaga ekskurso (Versailles - Elancourt) (T1)
17.05 Ĵaŭ. Informejo, Labroservo, Fakprelego, Fervojaj novaĵoj, La 60-a IFK prezentas sin, Fakprelegoj, Forumo "Movadaj aferoj", Fervojaj novaĵoj, Distra vespero
18.05 Ven. Informejo, Libroservo, Faka Komisiono, Solena fermo, Adiaŭa vespero
19.05 Sab. Hejmenveturado, La postkongresanoj ekveturas al Lyon.

## Vizaĝo de FRANCIO

Mezarea lando, Francio estas unu el la plej vastaj landoj en Eŭropo.
Lokita inter 42° kaj 51° norda latitudo, ĝi ĝuas mezvarman klimaton. Okcidente de Eŭropo, ĝi situas sur istmo inter, iuflanke, Norda maro, Manika Maro, Atlantika Oceano, kaj aliflanke Mediteraneo.
Konsekvence, ĝi estas samtempe:
- mediteranea lando, ĝi estis modlita de grekolatina civilizado; allogita al koloniaj konkeroj, ĝi ankoraŭ nuntempe, konservas multajn ligilojn kun afrikaj kaj orientaj landoj;
- atlantika lando, ĝi partoprenas la intensajn fluadojn de maraj kaj aeraj navigadoj inter la malnova kaj la nova mondoj.

La teraj landlimoj estas naturaj: Rejno, Ĵuraso, Alpoj kaj Pireneoj, sed, ili ankaŭ devenas de la historio kaj estis longtempe pridiskutitaj.
La franca unueco finfine efektiviĝis post la Revolucio kaj reĝimoj centralizitaj. Ĝi kreis komunaĵon dotitan de nacia lingvo, lingvo romanika devenanta de la popola latino.
Tiu unueco ne komplete aboliciis la regionajn diversecojn. La malnova distingo inter la lingvoj okcitana (sude) kaj ojlitana (norde), retroviĝas en kelkaj vivemaj patezoj.
Germanaj dialektoj ankoraŭ estas uzitaj en Flandrio kaj Alzaco; la kelta lingvo ne tute malaperis en Bretonio kaj la Vaskoj parolas lingvon strange simila al kaŭkazaj lingvoj.
Ekde 1968, la doganaj limoj viŝiĝas: la homoj kaj la varoj libere cirkulas en Eŭropa Komunaĵo. Tamen, bariloj ankoraŭ postrestas, tiuj de la lingvoj.

## PARIZO

105 km$^2$; 2.147.867 da logantoj;
ĉirkaŭaĵo: 2000 km$^2$; 20 distriktoj;
pli ol 11,5 milionoj da loĝantoj

- La centro de la urbo entenas multajn laborojn, ĉefe en laborservoj (Borso, grandaj bankoj, politikaj kaj adrninistraj servicoj, grandaj magazenoj, spektakloj). En ĝi ankoraŭ troviĝas la intelekta aktiveco (Latin-kvartalo).
Tiel, ankoraŭ nuntempe, Parizo kontrolas multajn provincajn aktivecojn.
- La okcidenta parto (parko Monceau, Chaillot, Passy) estas la Parizo burĝa kaj restadeja; - La orienta parto, la popola Parizo (ekzemple: Belleville).
En Parizo, la urbaj pejzaĝoj estas tre kontrastaj: - malnovaj kvartaloj (Marais kun siaj eks-riĉaj hoteloj); - kvartaloj kun riĉaspektaj konstruaĵoj: ĉirkaŭ Le Louvre, Opéra kaj Champs-Élysées; - negoco-kvartalo: Maine-Montparnasse; - movplenaj kvartaloj: ĉirkaŭ la stacidomo St Lazare kaj la Grandaj Bulvardoj; - industriaj kvartaloj: Batignolles, kanalo St Denis; - la kvietaj kvartaloj: la insulo St Louis; - la ĝardenoj: Luxembourg, Tuileries, Buttes Chaumont; - la arbaroj: Vincennes, Boulogne.

### KROZADO sur la kanalo St Martin

De la plezurhaveno de "Paris - Arsenal" ĝis la parko "La Villette", vi travivos promenadon romantikan kaj eksterkutiman, dum ĉirkaŭ du horoj kaj duono, la historion de la parizaj kvartaloj laŭflue rakontatan.
Vi malkovros tiun kanalon, kun ties kvietaj akvoj, rande borditan per centjaraj arboj, krucitan per elegantaj pontetoj.
Sub la mistera volbo de "La Bastille", la spektaklo-ĉefverko de la japana artisto Kéiichi Tahara "Eĥo de lumo", naskos al vi magiajn momentojn.
Vi trapasos kvar kirliĝantajn kluzojn, du turniĝantajn pontojn; vi revivos "la etoson" de la "Norda Hotelo" kreita de Marcel Carné, Arletty kaj Louis Jouvet; vi partoprenos la plezuron de la promenantoj laŭ la bordoj vigligitaj per beletaj butikoj kaj trinkejoj malnovaj kaj ĉarmaj.
Antaŭ ol atingi la Parkon de La Villette (la Domaro de la Scioj, la Geodo, la Domaro de la Muziko, la pritemaj ĝardenoj, vi tranavigos la basenon de La Villette, antaŭe komercan havenon kaj

hodiaŭ reordigita por valorigi la Rotondon de La Villelle; kaj vi glitos sub la mirindan leveblan ponton de Krimeo.

## Montmartre: ĉiama vilaĝo

Sankta monteto de la romiaj temploj kaj politika monteto de Henriko IV, ĝi antaŭgardis sian kultan kaj artan identecon, gastigante la plej grandajn pikturajn movadojn dum la XIX kaj XX jc. (impresionismo, kubismo, fauvismo, futurismo, surrealismo).
Hodiaŭ, ĝi ankoraŭ estas loko de vivo kaj de historiaj kaj kultaj malkovroj, frekventitaj de pli ol ses milionoj da vizitantoj, kiuj ŝatas vagiri tra la tipaj stratetoj de la malnova Parizo.
Loko de kreado, ĉiam, ĉe la angulo de ŝtuparo oni renkontas pentrostudentojn, sed ankaŭ la filmadon post vojturno.
La "Japana Divano" iĝis la "Divano de la Monda Muziko", kaj la dancistoj ne plu estas aplaŭditaj en "Ruĝa Muelejo" sed en "Teatro de la Urbo", placo de la Abatinoj, kie oni povas ĝui aktualan programon.

## Versailles, la suno-reĝa kastelo

Versailles estis vilaĝeto arbarmeze.
Ludoviko XIII konstruigis tie, kasteleton el brikoj, ĉar li ŝatis veni en tiun lokon por ĉasi. Tiu malgranda kastelo, beligita de lia filo Ludoviko XIV, ankoraŭ nun, ĉirkaŭas la Marmoran Korton.
Por konstruigi Versailles, Ludoviko XIV kunigis ĉirkaŭ si famajn artistojn kaj arkitektojn: Le Vau (arkitekto), Le Notre (ĝardenisto), Le Brun (pentristo). Versailles fariĝis la ĉefa rezidloko de Ludoviko XIV en 1682. Li reĝis de 1661 ĝis 1715.

## Vizitu la tuton de Francio!

Viziti la tuton de Francio dum posttagmezo? Jes, eblas! La parko "France-miniature" situas meze de la nova urbo Saint-Quentin en Yvelines, je 20 km-oj de Parizo.
Apud Parizo, "France-miniature" ebligas la vizitantojn admiri la replikojn de 158 historiaj monumentoj kaj francaj pejzaĝoj, sur vastega mapo de Francio, 5 haojn vasta. Tiuj maketoj tipe elvokas la francan kulturon; 60 maketistoj laboris por realigi tiujn malgrandajn ĉefverkojn, en skalo 1/30.
Ekzemple, *la kastelo de Chambord,* petis pli ol 2.800 horojn da laboro! Plue, 5 km-oj da fervojoj, traveturitaj de miniaturitaj trajnoj, certe mirigos la fervojistojn ...
Inter la 158 pejzaĝoj aŭ monumentoj, 11 estas klasitaj kiel "monda kultura heredaĵo de UNESCO."
Vi ankaŭ malkovros kvar novajn vojojn laŭtemajn : "Gastronomio kaj grundo", "Franca historio", "Fabeloj kaj legendoj", "Aktualeco kaj famuloj". Vi vidos aŭtentajn provincajn vilaĝojn kun ties loĝantoj, koloraj bazaroj, foiraj festoj ...
Kaj, ni ne forgesu la Palacon de la miniaturo, entenantan maketojn faritajn de Dan Ohlmassu. Tiu "muzeo" kuntiros vin sine de la infinitezimo; ĝi malkovrigos al vi lokojn tre proksimajn, kiel la kutiman etoson de kvartala spicvendejo, sed ankaŭ lokojn ne atingeblajn, kiel la luksajn salonojn de la pasaĝersipo "France".
Do, oferu al vi magian rondiron de Francio!□

## POSTKONGRESO en LIONO

**Liono,** ĉefurbo de la departamento Rodano, kaj ĉefurbo de la regiono Rodano-Alpoj.
**La liona urbaro** havas privilegian situacion sine de la rodana valo.
Natura rivero-sulko, ĝi estas randita:
norde de la bojoleza regiono, okcidente de la lionaj montetoj, oriente kaj norde de la izera ebenaĵo.
Vojkruciĝo, Liono ankaŭ estas rivera, fervoja kaj aera krucaĵoj. Tia situo donas al la urbo grandan komercian rolon.
Sed Liono restas kultura metropolo: universitatoj, superaj lernejoj sciencaj, eldonentreprenoj, gazetoj ktp, oferas ĉiujn servojn, kiuj karakterizas grandan urbon.
Nuntempe, multnombraj industrioj: kemiaj, metalurgiaj, teksaj, kontribuas al la ekonomia potenco de la urbaro.
Dank' al siaj strukturoj kaj servoj, Liono

estas la unua regiona ĉefurbo en Francio.

*Vizitoj gvidataj de liona esperantisto*

**- La "Croix Rousse"** (Rufa Kruco), laborista kvartalo, estas monteto, kie oni laboras, male al "Fourvière", monteto kie oni preĝas. Tiu kvartalo estis konstruita komence de la XIX jc. sur posedaĵo de religiaj komunumoj. La deklivoj de la Rufa Kruco estis klasitaj kiel "monda kultura heredaĵo de UNESCO" en 1999.

*La grandaj niveldiferencoj influis la kurbecon de la stratoj, kiuj laŭiras la kurbojn de nivelo aŭ, fronte al la deklivo, iĝas ŝtuparoj.*

La silklaboristoj (les Canuts), vivis en konstruaĵoj speciale elpensitaj por enteni la imponajn teksilojn kaj la novajn teksmaŝinojn eltrovitajn de Jacquard.

En la malnovaj areoj, la mallargaj stratetoj serpentumas inter la altaj konstruaĵoj, traboritaj per "traboules" (mallargaj kondukvojoj inter du stratoj, tra dombloko, por faciligi la piediradon).

La suprenirejo, ĉefa vojo inter Liono kaj la Rufa Kruco, randita per domoj ekde la Mezepoko, konservas, en sia malalta parto, la vizaĝon, kiun ĝi prezentis en la XIX jc. Sed, la plej alta parto estas nun, tute renovigita.

**- La hejmo "de la Canuts"**

Loko de malkovro, plena je la spiritostato de la Rufa Kruco, la hejmo "de la Canuts" (nomo de la lionaj teksistoj), celas al daŭrigi la tradiciojn, la kutimojn kaj la gestojn de la teksistoj, partoprenintaj al la famo de Liono kaj de la silkaĵo en la mondo. La diversaj ekspozicio-ĉambroj eblas sekvi la teknologian evoluon de la teksarto.

La lionaj teksistoj prilaboris fadenojn el silko, sed ankaŭ el oro aŭ argento; la hejmo "de la Canuts" estas la deponejo de iliaj sekretoj, viva konservatorio de la teksarto.

En la labirinto de la silkaĵo, oni gvidas la vizitantojn tra la historio de la silko, tiu mirinda fibro, malkovrita antaŭ 7.500 jaroj, kaj sciigita eksterlanden de ĉina princino (Si Ling Ĉi, edzino de la imperiestro Houang-Ti, 2690 jarojn a.n.e.). Oni malkovras arojn da antikvaj teksaĵoj kaj pasamentaĵoj, ilojn de teksistoj ... Oni ankaŭ povas sekvi demonstrojn per manmaŝinoj kaj mekanikaj maŝinoj.

Nobla teksaĵo, kun ŝanĝ-brilaj rebriloj, la silko kolorigas per riĉa paletro, de la plej brilaj koloroj ĝis la plej mildaj paŝteloj.

Printita aŭ manpentrita, ĝi elegante vestas sin per riĉaj desegnoj aŭ artistaj pentraĵoj. Prilaborita, ĝi kunmetas reliefojn kaj kolorojn por krei la plej belajn teksaĵojn en la mondo.

Rigardante al la estonto, al la alta kudrarto kaj al la artistikaj ellaboradoj, la silkaĵo eniras, kviete, en la trian jarmilon.

**- KoToPo**

KoToPo, estas la fama multkultura ejo, kie oni manĝas kaj travivas viglan vivon.

KoToPo estas loko, kie oni povas aŭskulti prelegojn, partopreni debatojn, spekti spektaklojn, viziti ekspoziciojn aŭ simple sidi en la trinkejo kaj diskuti kun amikoj. Ĉiuj el tiuj diversaj eblecoj havas komunan econ: malfermon al la aliaj kulturoj. En KoToPo, oni povas trovi informojn, ne nur priesperantajn, sed pri plej diversaj lingvoj.

La skipo de KoToPo, ofte internacia, mem helpas krei tiun multkulturan etoson.

**- La malnova Liono**

Ĝi estis, jam en 1964, la unua protektita kvartalo en Francio. Ĝi estas unu el la plej vastaj renesancaj tutaĵoj kaj estas klasita en la monda kultura heredaĵo de UNESCO.

Tiu kvartalo alkroĉiĝas al la monteto-deklivoj de Fourvière. Ĝi organiziĝas ĉirkaŭ tri religiaj konstruaĵoj:

**- La katedralo Sankta Johano**

Ĝi estas la plej malnova, kiu konservas romanikan absidon sed atestas tradician gotikan arton, entenas rimarkindan astronomian horloĝon kaj admirindan centran rozvitralon. Ĝia burbona kapelo estis konstruita en la XV jc.

**- La ĉarma romanika preĝejo Sankta Paolo**, kun sia oktangula sonorilturo, siaj freskoj, datumantaj de 1840, prezentantaj muzikistajn anĝelojn, kaj sia bonega akustiko, taŭgas por la koncertoj.

**- La preĝejo Sankta Georgo**, estis konstruita en la XIX jc. de Bosson, arkitekto de la baziliko de Fourvière. Ĉirkaŭ la preĝejo, la mezepokaj domoj estis larĝigitaj kaj plibeligitaj dum la XVI kaj XVII jc. En 1960, la malnova Liono estis tre difektita, sed dank' al la ŝtato, la urbo, kaj la asocio "Renovigo de la malnova Liono", ĝi vere renoviĝis.

Oni ĝuos la restoracion "Le bouchon lyonnais" (La liona stopilo).

**- La muzeo de la teksaĵoj kaj tiu de la dekoraciartoj.**

Ekskluzive dedicita al la teksaĵo kaj la modo, la Muzeo de la Teksaĵo arkivas, prezentas kaj restaŭras la juvelojn de la teksa tradicio kaj malfermiĝas al la tutmondaj teksaĵoj. Ĝi ilustras la ĉefajn etapojn de la teksa historio: persaj tapiŝoj, koptaj murtapiŝoj, silkaĵoj hispana, sicila, itala, mezorienta. La sekcio pri kostumoj rememorigas la francajn modojn. Kaj ne forgesu la brodaĵon kaj la punton.

Tre proksime, ŝirmita ekde 1925 en la eks-hotelo Lacroix-Laval, la muzeo de la dekoraciartoj estas unu el la maloftaj muzeoj de "etoso" en Francio. La objektoj kaj mebloj prezentitaj, akordiĝas kun la kadro kaj la arkitekturo de tiu tipa hotelo de la klasika epoko.

**- La Baziliko "Sankta Martin d'Ainay"**, (fino de la XI jc.).

Escepta monumento, sude de Liono, inter Rodano kaj Saono, ĝi estas originala per sia transepto, sia kupolo, sia antaŭpordo ankaŭ sonorilturo, sia lanterno-turo kaj ĉefe, per la duobla kolonaro de la navo, kiu memorigas la paleokristanajn bazilikojn.

Vizitoj al SNCF-aj montraĵoj.

**- La centro de la Alt-Rapida Trajno,**

**- La stacidomo "Lyon Guillotière".**

Tagmanĝo en la SNCF-a entreprenkonsilia restoracio de la stacidomo "Lyon Mouche".□

## Ĝeneralaj Instrukcioj

1. Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi kaj sendi apartan partoprenilon por la kongreso kaj por la post-kongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj sendu apartan partoprenilon kaj indiku reciproke la parencan rilaton.
2. Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.
3. Sendu pagon al la indikita bank-konto plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2007. Precize atentu pri kontonumero.
4. LKK povos trakti la partoprenon nur post la alveno de la koncernata pago.
5. LKK akceptas la pagojn nur en eŭroj.
6. Se vi pagas por alia persono - kiu nepre devas sendi apartan partoprenilon -, menciu ekzaktajn detalojn pri la koncerna persono (nomo, lando, adreso).
7. La pagita sumo por la postkongreso estos repagata, se la kongreso ne okazos. Se partopreninto ne vizitas la postkongreson, la antaŭpagita sumo estos repagebla post la depreno de 10% por administrado kondiĉe ke la LKK ricevos malmendon antaŭ la 15/04/2007.
8. LKK konfirmos la ricevojn de partoprenilo kaj pago per sendo de konfirmletero, kiu estos via legitimilo. Nepre kunportu ĝin al la kongreso! Bonvolu noti pro via intereso, kion vi mendis kaj pagis.
9. LKK havas la rajton ŝanĝi la prezojn, se inflacio aŭ ceteraj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigos tion.
10. La postkongreso komenciĝos la 19-an de majo post la alveno en la stacidomo Lyon Part Dieu kaj finiĝos la 2l-an de majo post la tagmanĝo.

**Partoprenilo Postkongreso Lyon**

La modelformulo, facile kaj simple farebla laŭ tiu de la kongreso, devas enteni la samajn personajn datenojn kiel tiun por la kongreso.

La prezo validas por la tuta postkongreso de sabato 19/05 post la matenmanĝo ĝis lundo 21/05 post la tagmanĝo. Sed atentu:

**la prezo ne inkluzivas la diversajn trajnbiletojn de Paris al Lyon kaj reiro.**

Prezo en 1-lita ĉambro 170 €
Prezo en 2-lita ĉambro 140 €
Antaŭpago deviga.... 50 € pagota antaŭ la 28/02/2007.□

# Pro o contro la Tav? ma, intanto, chi paga?

L'alta velocità serve o no? Per ora lasciamo da parte il problema. Cerchiamo invece di capire chi, comunque vada la vicenda, metterà i soldi per portarla a termine. E perché, finora, si è già speso oltre tre volte le previsioni?

| Tratte Alta Velocità<br>Sekcioj Alta Rapiceco | Contratti 1991 €<br>Kontraktoj 1991 € | Dati Ufficiali 2005 €<br>Oficialaj datenoj 2005 € | Crescita %<br>Kresko % |
|---|---|---|---|
| Napoli - Roma | 1.994 | 5.600 | 181% |
| Roma - Firenze | 51 | 400 | 684% |
| Firenze - Bologna | 1.074 | 5.400 | 403% |
| Bologna - Milano | 1.482 | 6.700 | 352% |
| Milano - Torino | 1.074 | 7.100 | 561% |
| Milano - Verona | 1.125 | 4.700 | 318% |
| Verona - Venezia | 869 | 3.900 | 349% |
| Milano - Genova | 1.585 | 4.720 | 198% |
| Totali / Sume | 9.254 | 38.520 | 316% |
| € = milioni di euro / milionoj da eŭroj. | | | |

Una cosa di certo corre: l'aumento dei prezzi. Nella tabella, il valore dei contratti firmati nel 1991 e la crescita, per adeguamento prezzi, fino al 2005. La Roma-Firenze è cresciuta più di 6 volte, la Milano-Torino più di 5 volte. In media, l'aumento è più del triplo. Senza contare gli interessi. (fonte: *Quasco*).

La prima immagine è quella di uno scontro: da un lato la modernità, l'interesse europeo, il benessere dei viaggiatori, il traffico di merci che passa da fumosi tir a treni poco inquinanti; dall'altro un esercito di valligiani che protestano perché non vogliono opere «nel loro cortile», eccitati da capopopolo di estrazione *no global*. La seconda immagine è una scelta illustrata più o meno così: insomma, volete i treni veloci o no?

Pochi - poco ascoltati, poco intervistati - hanno cercato di opporsi a questo modo di affrontare la questione Tav in Val di Susa e, in generale, la questione come si è sviluppata nel nostro paese. Facendo dei conti, verificando le prospettive del traffico (di passeggeri e di merci), svelando la bugia che sta alla base di tutto l'affare Tav. Uno di questi è di sicuro *Ivan Cicconi*, ingegnere bolognese, direttore di *Quasco*, una società mista pubblico - privata che si occupa, tra l'altro, di appalti e trasparenza. Dice Cicconi: «Il sistema Tav, solo per le nuove tratte, costerà oltre 50 miliardi di €. La sua sostenibilità finanziaria può essere garantita solo da uno Stato impazzito che voglia imporre, dal 2010 in poi, manovre finanziarie di qualche miliardo di € l'anno, ogni anno, per almeno 30 anni». Ma di questo, si è parlato? Magari per confutarlo? Secondo l'allora ministro *Pietro Lunardi* la Tav in Val di Susa «è ormai solo una questione di ordine pubblico». Secondo molti altri, invece, è prima una questione di soldi.

Tutto il sistema Tav italiano è basato su un equivoco. Nasce, infatti, sostenendo che le nuove linee ferroviarie saranno il frutto di investimenti pubblici (al 40 per cento) e privati (al 60 per cento). Facendo ancora un passo indietro, nasce con una decisione curiosa. Come ricorda *Claudio Cancelli*, docente del Politecnico di Torino, in

un libro a più voci (*Travolti dall'Alta Voracità,* Odradek edizioni, Roma), «in Italia ci si era orientati su treni veloci ad assetto variabile, i *pendolini*». Con questi treni, tra l'altro frutto della creatività italiana, si potevano raggiungere i 200 km/h riducendo del 30-% i tempi di percorrenza. Senza dover costruire nuove linee. Semplicemente, potenziando quelle esistenti. «Che, per guadagnare qualche altra decina di minuti, ci si lanciasse in un investimento di 50 miliardi di €, sembrava incredibile» ricorda il professore. Invece è accaduto. «Un mistero: persone che hanno apparentemente programmato un disastro economico, sapendo di farlo». Qual è il trucco? Che le perdite venivano addossate alla comunità e i guadagni sarebbero andati a chi gestiva l'affare. Infatti di quel 60% di investimento privato non c'è ombra. «Privato» si considera l'apporto di una Spa, formalmente privata, le Ferrovie, che tuttavia ha un unico azionista, il Tesoro. Con un'aggravante: lo Stato si addossa gli interessi sui prestiti fatti alla società e li paga alle banche di anno in anno. E questa è la sola voce nel bilancio pubblico, il resto avviene «fuori», in un'area che è privata solo apparentemente.

L'ideatore del meccanismo è il ministro *Cirino Pomicino*, nel 1991. Ma i governi *Berlusconi* ufficializzeranno il metodo, legalizzandolo e rendendolo infallibile. Un metodo che si sintetizza così: le Ferrovie, attraverso la Tav Spa, danno incarico di costruire le linee a un *general contractor,* che poi appalterà i lavori a terzi. Il *general contractor,* tuttavia, non ha alcuna responsabilità nella gestione finanziaria, detto altrimenti: non mette soldi, non gestirà l'opera, non rischia sul rapporto costi-guadagni. E, dunque, ha tutto l'interesse - come osserva Ivan Cicconi - a far lievitare tempi e prezzi. Cosa che puntualmente accade: dal 1991 al 2005, le tratte Tav vedono crescere i tempi di anni e i costi - in media - del 316%, come calcolato da Quasco sui dati forniti dagli stessi interessati e ritenuti ottimistici. Significa un aumento di oltre tre volte il previsto, contro una media europea di crescita pari al 30 per cento. Basta fare un raffronto: in Francia l'alta velocità costa 15 milioni/km, in Spagna ancora meno. Da noi? 38 milioni/km!

I *privati* sono una bugia. Lo scopre, con sconcerto, il ministro *Claudio Burlando* (governo *Romano Prodi*), nel 1996: «Si è detto che c'erano privati disponibili a fare investimenti» dichiara «ma quando siamo andati a vedere abbiamo constatato che era una cosa falsa... È bene che si sappia che la quota pubblica è finita, e il 60% dei privati non si è mai visto».

Solo quattro anni dopo, il ministro *Pier Luigi Bersani* azzera i contratti, elimina il *general contractor* e torna alle gare per i lavori ancora non avviati, tre linee su sette. Ma dura poco. Il ministro Lunardi, rimetterà tutto a posto, tutto come prima. Dal 1993 lo Stato paga gli interessi bancari, che nel 2009-2010 arriveranno a 8 miliardi di € (*Quasco*). Ma quando il servizio sarà attivato, quando sarà per esempio completata la linea in costruzione, le banche chiederanno la restituzione del prestito, del capitale. A chi? Alla Tav Spa, cioè alle Ferrovie garantite dal Tesoro. In pratica, a noi.

Il meccanismo è criticato dall'Antitrust (nel 1994 e nel 1996). Dalla Corte dei Conti (nel 2004). Da tutti coloro che guardano ai numeri e non alle promesse di un brillante, e velocissimo, avvenire. Ma con la Torino-Lione si

va anche oltre. Non si dà risalto, per esempio, al fatto che, per superare le perplessità francesi, Berlusconi e Lunardi si sono impegnati a sostenere i due terzi della spesa per il tratto comune, quello internazionale, nonostante sia la parte francese a essere più lunga. «Si occultano così» rileva Cicconi, «spese aggiuntive per oltre 2 miliardi di €». L'importante è fare l'opera. Ma c'è una complicazione.

L'alta velocità Torino-Lione sarebbe «mista», ma dedicata soprattutto alle merci. L'alta velocità francese, invece, esclude le merci, è solo per i passeggeri. Anche chi è favorevole, in linea di principio, comincia a porsi la questione. E non sono *no global*. Il sociologo *Luciano Gallino*, per esempio, chiede «quali siano le analisi economiche, quali gli strumenti legislativi, per assicurare che, una volta compiuta la grande opera, il traffico merci si sposti realmente, dalla strada alla rotaia».

Ancora su *Travolti dall'Alta Voracità,* un altro studioso, il fisico torinese *Angelo Tartaglia*, fa due conti: sui Tgv francesi «i passeggeri sono 40.000 al giorno, con un esercizio grossomodo in equilibrio». Nel tratto più frequentato (in previsione) della Tav italiana, la Bologna-Firenze, si immagina 20.000. La linea della Val di Susa ne raggiungerebbe 5.000, considerando i treni sempre pieni e «favoleggiando un forsennato pendolarismo». Ma lì, si dice, viaggeranno soprattutto merci. Il che, però, presenta un altro problema: con quelle non si può viaggiare a velocità davvero alta, per via del peso. E, soprattutto, «non c'è alcuna domanda potenziale per trasportare merci a quella velocità», chiarisce Tartaglia.

I conti non tornano, come si vede. Almeno per noi. Tornano, conclude Tartaglia, «per tutti coloro che sono coinvolti nella progettazione, pubblicizzazione, realizzazione dell'opera». Loro vedono un interesse immediato e certo. «Un fiume di denaro fornito e garantito dallo Stato». Chi lo restituirà?□

*(Attilio Giordano, Il Venerdì "la Repubblica", n. 937, 03/03/2006)*

## Esti por aŭ kontraŭ Tav? sed, ĉefe, kiu pagas ĝin?

Alta rapieco utilas aŭ ne? Momente ni flankenlasu la problemon por kompreni, ĉiel ajn, kiu elmetos la monon por finfari ĝin kaj kiel ĝis nun oni elspezis pli ol la trioblo kompare kun la anatŭkalkulitaj buĝetoj.

Io certe kuras: prezaltiĝo. En la tabelo, aperas la valoro de la kontraktoj subskribitaj en 1991 kaj la kresko ĝis 2005 pro prezalĝustigo. Roma-Firenze kreskis pli ol 6-oble, Milano-Torino pli ol 5-oble. Averaĝe, ĉiuj sume, pli ol troble. Ne kalkulante la interezojn. (fonto: *Quasco*)

La unua bildo montras konflikton: unuflanke estas moderneco, eŭropaj celoj, bonstato de vojaĝantoj, vartrafiko kiu transiras de fumantaj TIR al ne multe poluantaj trajnoj; aliflanke estas amaso da valanoj kiuj protestas ĉar ili ne volas vorkojn «en ilia korto», ekscititaj de popolagitistoj, el *no global* deveno. La dua bildo proponas elekton, pli malpli tiel: finfine ĉu vi volas rapidajn trajnojn aŭ ne?

Malmultaj, malmulte aŭskultataj, malmulte interviuataj, provis oponi tiun ĉi maniero alfronti la problemon TAV en la Susa Valo, kaj ĝenerale, la aferon, kiel evoluis en Italio. Farinte kal-

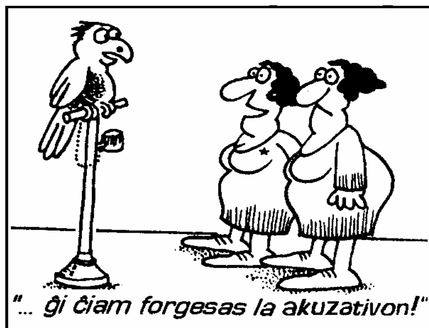
kulojn, kontrolante la trafikajn perspektivojn (pri pasaĝeroj kaj varoj), malkovrinte la menzogon baze de la tuta efero Tav. Unu el tiuj certe estas *Ivan Cicconi*, inĝeniero bolonja, direktoro de *Quasco*, miksita kompanio publika-privata, kiu okupiĝas, interalie, pri adjudikadoj kaj travidebleco. Diras Cicconi: «La sistemo Tav, nur por la novaj traksekcioj, kostos pli ol 50 miliardojn da €. Ĝia financa subtenebleco povas esti garantiata nur de freneziĝinta Ŝtato, kiu intencas trudi, ekde 2010, financajn manovrojn por kelkaj miliardoj da eŭroj jare, ĉiujare, dum almenaŭ 30 jaroj». Sed, ĉu oni parolis pri tio? Eventuale por dementi ĝin? Laŭ la tiama ministro *Pietro Lunardi*, Tav en la Susa Valo «estas, finfine, nur afero pri publika ordo». Laŭ aliaj, male, tio estas ĉefe financafero.

La tuta sistemo Tav itala baziĝas sur miskompreno. Ĝi naskiĝis, fakte, asertante, ke la novaj fervojaj linioj estos financotaj per publikaj (40%) kaj privataj (60%) investoj. Retroirante ankoraŭ paŝon, ĝi naskiĝis per decido kurioza. Kiel memoras *Claudio Cancelli*, docento ĉe Politekniko de Torino, en libro el iuj voĉoj (*Travolti dall'Alta Voracità (Supervenkitaj de Alta Voreco)*, Odradek eldonejo, Roma), «en Italio oni orientiĝis al rapidaj trajnoj je oscilanta stabiliĝo, la pendoletoj». Per tiuj ĉi trajnoj, cetere frukto de itala inventemo, oni povis atingi 200 km/h malpliigante je 30% la veturtempon. Sen konstruo de novaj linioj. Simple, fortikigante la ekzistantajn. «Ŝajnis nekredebke, ke por ŝpari kelkdek da minutoj oni ĵetis sin en investado por 50 miliardoj da €» memoras la profesoro. Male, tio okazis. «Estas mistero: personoj, kiuj verŝajne programis ekonomian ruiniĝon, sciante pri tio». Kie kuŝas la artifiko? Por ke la malgajnojn oni altrudu al la kolektivo kaj ke la gajnoj iru al la afermastrumanto. Fakte, pri tiu 60% privata investado ekzistas eĉ ne la ombro. «Privata» oni taksas la alporton fare de iu akcia kompanio, formale privata, la Italaj Fervojoj, kiu tamen havas nur unu akciposedanto, la ministera Trezorejo. Kun pligravigo: la Itala Ŝtato surprenas la interezojn sur la depruntoj al la kompanio kaj pagas ilin al bankoj ĉiujn jaron. Kaj tiu estas la sola voĉo en publika bilanco, la cetero okazas «ekstere», en medio, kiu estas privata nur ŝajne.

La inventinto de la diabla artifiko estis la iama ministro *Cirino Pomicino*, en 1991. Sed la sekvaj registaroj de *Berlusconi* oficialigis la metodon, legitimante ĝin kaj igante ĝin perfekta. Metodo tiel rezumebla: la Fervojoj, tra Tav Spa, komisias la kostruadon de la linioj al iu *general contractor* (*plej supera kontraktanto*), kiu poste adjudikas la laborojn al kromaj aliaj. Tiu *general contractor,* tamen, havas neniun responsecon pri la finaca mastrumado, alidirite: tiu ne investas monon, ne mastrumas la vorkon, ne riskas rilate kostoj-gajnoj. Kaj, do, tiu havas la maksimuman intereson - kiel rimarkigas Cicconi - plialtigi tempojn kaj prezojn. Afero, kiu laŭkutime okazas: de 1991 al 2005, pri la traksekcioj Tav estas tempokreskoj de jaroj kaj kostokreskoj - averaĝe 316%, kiel kalkulis *Quasco* el la datenoj liveritaj de la interesitaj mem kaj taksata optimismaj. Tio signifas plialtigo el pli ol trioble la antaŭplanitaj buĝetoj, kontrŭ eŭropa kreska mezvaloro je 30%. Sufiĉas kompari: en Francio la alta rapideco kostas 15 milionj/km, en Hispanio eĉ malpli. Kaj ĉe ni? 38 milionoj/km!

Paroli pri privatuloj estas menzogo. Malkovris tion, kun bedaŭro, la ministro *Claudio Burlando* (registaro *Romano Prodi*), en 1996: «Oni diris, ke estis privatuloj inklinaj al investado, sed kiam

ni kontrolis ni konstatis, ke tio estas menzogo…
NECESAS bone scii, ke la publika kvoto finiĝis, kaj ke tiu privata 60% neniam montriĝis ».
Nur post kvar jaroj ministro *Pier Luigi Bersani* nuligas la kontraktojn, eliminas la *general contractor* kaj revenas al konkursoj por la ankoraŭ ne komencitaj laboroj, tri linioj el sep. Sed tio daŭras mallonge. La ministro, *Lunardi*, restarigis ĉion, ĉio kiel antaŭe. Ekde 1993 la Ŝtato pagas la bankajn interezojn, kiuj en 2009-2010 atingos 8 miliardoj da € (*Quasco*). Sed, kiam la fervoja servo funkcios, kiam ekzemple la konstruata linio estos kompleta, la bankoj postulos la pruntredonon, t.e. la kapitalon. Al kiu? Al Tav Spa, t.e. al la Fervojoj garantiataj de la Trezorejo. Pratike, al ni!
La mekanismo estis malaprobita de *Antitrust (kontraŭtrusta aŭtoritato)* (en 1994 kaj 1996), de la Kontokortumo (en 2004), de ĉiuj, kiuj rigarda la numerojn kaj ne la promesojn pri brila, rapidega, estonto. Sed pri Torino-Liono oni eĉ pluiras. Oni ne rimarkas, ekzemple, ke por superi la francaj perplekojn, Berlusconi kaj Lunardi engaĝiĝis por subteni 2/3 de la kostoj de la komuna sekcio, tiu internacia, kvankam la franca porcio esta la parto pli longa. «Tiel oni kaŝas» notigas Cicconi, «aldonajn elspezojn por pli ol 2 miliardojn da €». Tio, kio gravas estas la realigo. Sed estas komplikaĵo. La Alta Rapideco Torino-Liono estus «eterogena», sed cele ĉefe al vartrafiko. Male, la franca Alta Rapideco, ekskludas la varojn, ĝi tranportas nur pasaĝerojn. Ankaŭ kiu estas favora, principe, komencas demandi sin pri tio, kaj li ne estas *no global*. Sociologo *Luciano Gallino*, ekzemple, demandas «kiaj ekonomiaj esploroj, kiaj leĝaj rimedoj povos garantii, ke post la finoj de la grandaj laboroj la vartrafiko reale delokiĝos de surŝosee al surtrake». Ankoraŭ en *Travolti dall'Alta Voracità,* alia klerulo, la torina fisikisto *Angelo Tartaglia*, faras du kalkulojn: sur la francaj Tgv «la pasaĝeroj nombras 40.000 tage, kun mastrumado pli malpli ekvilibra». Sur la linio plej trafikata (supoze) de la itala Tav, Bologna-Firenze, oni antaŭvidas 20.000. La linio de la Susa Valo eble povus atingi 5.000, imagante ĉiam plenplenajn trajnojn kaj «fabelante kirliĝan pendoltrafikon». Sed tie, oni diras, veturos ĉefe vartrajnoj. Kio, tamen, prezentas alian problemon: per tiuj trajnoj oni ne povas veturi tro rapide, pro la pezo. Kaj, ĉefe, «ne ekzistas ia ajn potenciala mendado por transporti varojn je tiu rapideco», klarigas Tartaglia.
La kalkuloj ne estas ĝustaj, kiel oni konstatas. Almenaŭ por ni. Estas ĝustaj, konkludas Tartaglia, «por ĉiuj, kiuj estas envolvitaj en la projektado, grandskala reklamado, realigado de la vorkoj». Ili vidas tujan gajnintereson kaj certa. «Rivero el mono provizita kaj garantiata de la Ŝtato». Kiu redonos ĝin?□ (*trad. RoBo*)



# … e la UE forse toglie i finanziamenti per il progetto Tav

La linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino-Lione rischia grosso. La grande opera europea, parte del corridoio Lisbona-Kiev, potrebbe infatti perdere molti dei finanziamenti europei. Il colpo viene dalle nuove prospettive finanziarie (quello che l'UE spenderà tra il 2007 e il 2013) approvate dai capi di Stato e di governo europei lo scorso dicembre, ora al vaglio del Parlamento europeo. Il premier britannico *Tony Blair* è infatti riuscito a imporre l'aumento dei fondi per la ricerca e lo sviluppo sottraendo risorse ad altri settori. E tra i capitoli più danneggiati ci sono le TEN, acronimo in inglese per Reti Trans-Europee. Sono le infrastrutture per i trasporti alle quali la Commissione *Prodi* aveva destinato venti miliardi di euro, ridotti a otto dal futuro bilancio UE. Alla Commissione europea, e soprattutto nell'ufficio della coordinatrice per la linea Lione-Torino, *Loyola de Palacio*, sperano ancora che il progetto venga finanziato al cinquanta per cento dall'Europa. Ma la proposta dell'esecutivo comunitario formalmente prevede che l'Unione Europea possa concedere fondi «fino» al 50%, lasciando quindi spazio a drastiche riduzioni. Questo significa che la Tav in Val di Susa potrebbe costare alle casse italiane più del previsto. Cifre alla mano, l'UE parteciperà alle spese solo per la costruzione dei 79,5 chilometri del tratto Bussoleno-Saint Jean de Maurienne (il tunnel), il cui costo totale previsto è di 6,7 miliardi di euro.□ *(Sergio Cantone)*

# … kaj EU eble forprenas la financadojn por la projekto Tav

La Altrapida fervoja linio Torino-Liono riskas multe. La granda eŭropa vorko, parto de la koridoro Lisbono-Kievo, povus fakte perdi multajn el la financrimedoj. La bato venas el la novaj ekonomiaj perspektivoj (kion UE decidas elspezi de 2007 al 2013) aprobitaj de la eŭropaj ŝtatestroj kaj registarestroj, poste submetendaj al Eŭropa Parlamento. La brita ĉefministro *Tony Blair* sukcesis akceptigi financajn plialtigojn por esplorado kaj evoluigo reduktante rimedojn por aliaj fakoj. Kaj inter la plej damaĝitaj ĉapitroj estas TEN, angla akronimo por Trans-Eŭropaj Retoj. Ili estas trafikaj infraskturoj por kiu Komisiono *Prodi* destinis 20 miliardoj da €, reduktitaj al 8 en la estonta EU-buĝeto. Ĉe Eŭropa Komisiono, kaj ĉefe en la oficejo de kunordigantino por la Torino-Liono, *Loyola de Palacio*, oni ankoraŭ esperas, ke oni financu la projekton 50% fare de Eŭropo. Sed la propono de UE-estraro formale antaŭfiksas ke UE koncedu monrimedojn «ĝis» 50%, lasante spacon por drastaj reduktoj. Tio signifas, ke Tav en Susa Valo povus kosti al la italaj kasoj pli multe ol taksite. Ciferoj ĉemane, UE partoprenos por la elspezoj nur por konstrui la 79,5 km-jn de la traksekcio Bussoleno-Saint Jean de Maurienne (la tunelo), kies tuta kosto oni taksdas 6,7 miliardoj da €. *(trad. RoBo)*

# 91-a UK Firenze / Fervojista Tago

Dum la kongresa semajno dufoje okazis faka kunsido. Krome la italaj kolegoj, invitis la fervojistajn e-istojn por la lundaj tuttagaj aranĝoj, kiujn la italoj organizis helpe de "Dopolavoro Ferroviario". Tiel eĉ trifoje povis renkontiĝi, kunestadi, kunsidi, ekskursi la fervojistaj e-istoj kadre de la UK.

Dimanĉon, 30/07, post la solena inaŭguro dum ĉ. 1 horo eblis kunsidi. Tiam partoprenis 30 kongresanoj el 12 landoj. Inĝ. Gulyas gvidis la kunsidon kaj klarigis la sinteno de la CO pri la neebleco ĝustatempe informi la fakajn asociojn pri la datoj de la dumkongresaj kunsidoj. Kiu skribas detale informis pri programoj kaj manĝeblecoj.

Lundon, je la 10-a horo kolektigis 50 kongresanoj el 14 landoj en aparta salono de la ĉefa stacidomo de Florenco. Inĝ. Gulyas malfermis la kunsidon kaj raportis pri la 58-a IFEF-kongreso okazinta en majo en la ĉina metropolo Ŝanhajo. Poste mi konigis la detalan programon por la tuta tago, kaj sekvis alparoloj de la landaj reprezentantoj kaj aliaj ĉeestantoj. Estis mencio pri la manko de la Esperanto-klarigoj de fervojaj horarlibroj kaj aliaj organizaj kaj movadaj temoj.

Fine de la kontaktkunveno la partoprenantoj komune vizitis fervojan historian muzeon kaj sekvis komuna tagmanĝo en la fervojista restoracio.

Postagmeze, jen bela trajnekskurso al pitoreska montara regiono de Florenco ĝis la urbeto Marradi.

Dum la 67 km-jn longa vojaĝo, la organizantoj montris la plej interesajn kaj gravajn elementojn de la historia linio, i.a. la ŝtonan sorĉaŭdacan ponton super la torento Trillero, realigita dum nur 50 tagoj; la 576 pontojn kaj la multajn pasejojn; la 50 tunelojn entute longas 23.756 m-jn, el kiuj unu je nur 51,5 m kaj alia 3.779 m-jn.

Dumvoje oni vidis konstruejojn de la nova altrapida fervojlinio Bologna-Firenze, kiun oni planis preta en 2008. Estis belega ekskurso, al kiu kontribuis freŝa aero kaj serena vetero.

Mardon, 0l/08, denove kolektigis pli ol 40 fervojistaj e-istoj por kunsidi. Inĝ. Ĝulyas parolis pri la Ŝanhaja IFK kaj aludis pri la venontaj en 2007, en Parizo, kaj en 2008, eble, en Pollando. Poste s-ino Sylviane Lafargue detale informis pri la sekvontjara IFK: programo, kostoj, loĝ- kaj manĝ-eblecoj, ktp. Kiu subskribas parolis pri la celoj de la IFEF-organizo, kaj akcentis la gravecon de la kontaktoj kun UIC (*Tutmonda Unio de Fervojoj*), kaj kun FISAIC (*Internacia Kultura organizo de fervojistoj*).□ *(RoBo)*




*Fervojaj linioj trans la Apeninaj Montoj*

# Pruvèrbi bulgnîś

Èser pió puvràtt che Dån Dindålla, ch al sunèva massa con un cåpp.

Quand Mâz va urtlàn, vêl pió al sâc ch an fa al gràn.

L ór dal Giapón in Itâglia al dvànta utón.

L ór ed Bulåggna dvanta råss da la vargåggna.

An s pôl cantèr e purtèr la cråuś.

Al pass grôss màgna al cinéiṅ.

Chi vôl fèr dal pan, mèda balzàn; chi vôl dla faréiṅa, mèda quand al s aranzéiṅa.

Can an mâgna can.

La pió gran blàzza dla fiòla l è l'educaziån.

Al dûra pió una pgnâta råtta che una bóna.

Tant a i n é par chi tén, quant par chi c'côrga.

Dóvv an i é al såul, a i é spass al dutåur.

An i è pió catîv såurd ed quall ch an vôl intànder.

Al sbadàc' an vôl ingàn, o säid, o sånn, o fâm.

Cmànda e po fa da tè, se t vû èser bän sarvé.□

# Proverboj bolonjaj

Esti pli malrica ol Pastro D., kiu alvokis al meso per tegolbatoj.

Se Majo legomĝardenas, sako pli valoras kiam grejnas.

La oro de Neptuno ĉe ni iĝas latuno.

La oro de Toronto ruĝiĝas pro honto.

Oni ne povas kaj kanti, kaj porti krucon.

Fiŝo granda englutas malgrandan.

Kiu volas panon fari, falĉu frue; kiu volas farunon, falĉu malfrue.

Hundo ne manĝas hundaĵon.

La plej grava filinbelaĵo estas edukiteco.

Daŭras pli difektita poto ol nova.

Samagas kiu ŝtelas kaj kiu la sakon tenas.

Kien ne eniras sunlumado, ofte nepras kuracado.

Ne estas pli malbona surdulo ol tiu, kiu ne volas aŭdi.

Oscedo ne mensogas: malsato, trinkemo aŭ dormemo.

Ordonu, kaj faru vi mem se vi volas bonan servon.□

# Proverbi regionali

Buona stagione, salute e soldi non stancano mai. (Emilia)

A lavar la testa all'asino si perde tempo e sapone. (Sardegna)

Chi ha mangia, chi non ha s'arrangia. Toscana)

Chi vede, ascolta e tace, tiene il mondo in pace. (Piemonte)

Se hai voglia di lavorare, l'America è dappertutto. (Puglia)

Buon vino e uomini saggi finiscono presto. (Marche)

Chi gioca a carte per bisogno, perde per necessità.□ (Piemonte)

# Proverboj regionaj

Bona vetero, sano kaj mono neniam lacigas. (Emilio)

Kiu saponumas azenkapon perdas tempon kaj sapon. (Sardinio)

Kiu posedas, manĝas; kiu ne havas, sinaranĝas. (Toskanio)

Kiu vidas, aŭdas kaj silentas, tenas la mondon pace. (Piemontio)

Se vi ŝatas labori, Ameriko estas ĉie. (Apulio)

Bona vino kaj saĝaj homoj tuj elĉerpiĝas. (Markio)

Kiu kartludas pro bezono, tiu malgajnas pro neceso.□ (Piemontio)

# Humuro

***Le vie d'uscita sono due...***
Due amici si incontrano ed uno partecipa all'altro la sua preoccupazione per il viaggio in auto per andare a Milano. Questi lo tranquillizza con il seguente ragionamento:
- Se vai a Milano le vie d'uscita sono due: o trovi sereno o trovi la nebbia. Se trovi sereno tutto bene, se c'è la nebbia le vie d'uscita sono due: o non ci sono incidenti o ci sono. Se non ci sono incidenti bene, tu arrivi a Milano tutto bello tranquillo. Se invece ci sono, le vie d'uscita sono due: o non sei coinvolto oppure capiti proprio nel mezzo. Nel primo caso tutto bene, nel secondo le vie d'uscita sono due: o sei fra i feriti o sei fra i morti. Nel primo caso tutto bene, nel secondo le vie d'uscita sono due: o vai in Paradiso o vai all'Inferno. Nel primo caso tutto bene, nel secondo le vie d'uscita sono due: o il Diavolo non ti mangia oppure il Diavolo ti mangia. Nel primo caso tutto bene, nel secondo caso le vie d'uscita sono due: o non ti digerisce oppure ti digerisce. Se non ti digerisce tutto bene, ma se ti digerisce la via d'uscita è UNA SOLA…

***La elirvojoj estas du...***
Du amikoj renkontiĝas kaj unu rakontas la alian, ke li timas proksiman aŭtomobilan veturadon al Milano. Tiu trankviligas lin per tiu argumentado:
- Se vi iras al Milano estas du elirvojoj: aŭ estas nebulo aŭ ne estas. Se nebulo ne estas, ĉio en ordo, se vi renkontas nebulon estas du elirvojoj: aŭ okazas akcidento aŭ ne okazas. Se akcidento ne okazas, ĉio en ordo, vi atingas Milanon tute trankvile, se okazas akcidento estas du elirvojoj: aŭ vi estas envolvita en ĝi aŭ ne. Se vi ne estas envolvita, ĉio en ordo, sed se vi estas envolvita estas du elirvojoj: aŭ vi estas inter la vunditoj aŭ inter la mortintoj. Se vi estas inter la vunditoj, ĉio en ordo, kaj se vi estas inter la mortintoj la elirvojoj estas du: aŭ vi iras al Paradizo aŭ al Infero. Se vi iras al Paradizo, ĉio en ordo, kaj se vi iras al Infero la elirvojoj estas du: aŭ la Diablo formanĝas vin aŭ ne. Se la Diablo ne manĝas vin, ĉio en ordo, sed se la Diablo manĝas vin estas du elirvojoj: aŭ la Diablo digestas vin aŭ ne. Se li ne digestas vin, ĉio en ordo, sed se la Diablo digestas vin restas NUR UNU ELIRVOJO…

***

***Amici***
Due vecchi amici, che non si vedevano da molto tempo, si incontrano.
- E allora, come va? - fa uno.
- Mica male - replica l'altro, - non posso lamentarmi. Ho fatto una piccola fortuna...
- Con che cosa?
- Con una che era grande, molto grande.

***Amikoj***
Du malnovaj amikoj, kiuj de longe ne vidis unu la alian, renkontiĝas.
- Nu, kiel iras viaj aferoj? - demandas unu.
- Ne malbone, - respondas la alia - mi ne povas plendi. Mi faris malgrandan kapitalon...
- Per kio?
- Per alia, kiu estis granda, tre granda.

***

***Avvocati***

Un avvocato fece un'appassionata arringa di difesa e il cliente fu assolto.

- La sua capacità di convinzione è sorprendente! - disse una sua ammiratrice.

Esausto, l'avvocato ringraziò per il complimento e disse: - Avreste dovuto sentire come sarei stato convincente se avessi difeso l'altro!

***Advokatoj***

Advokato defendis oratorpasie sian klienton, kiu fine estas absolbita.

- Via konvinkkapablo estas surpriza! - diras al li admirantino.

Lacega, la advokato dankas pro la komplimento kaj diras:

- Vi estus devinta aŭskulti kiel mi estus konvinkkapabla se mi estus defendinta la alian!

***

***Barbieri***

Un tale va dal barbiere per farsi rasare e quest'ultimo, a ogni passata, gli fa un taglio.

- Mi scusi - fa il cliente, seccato, - non avrebbe un altro rasoio?

- Perché?

- Per difendermi!

***Barbistoj***

Sinjoro ĉe barbisto dum ĉiu razmovo ricevas vundon.

- Pardonu - petas la kliento tre iritita - ĉu vi havas alian razilon?

- Kial?

- Por defendi min!

***

***Pappagallo bilingue***

Un signore va in un negozio di animali in cerca di pappagallo bilingue. Il proprietario gli mostra un pappagallo che ha un sottile spago legato ad ogni zampa e dice: - Se si tira lo spago di sinistra, l'uccello parla in francese, - spiega - con quello di destra parla in inglese.

- E se uno tira contemporaneamente tutt'e due? - chiede il cliente.

- Cado sul muso! - strilla il pappagallo.

***Papago dulingva***

Sinjoro iras al bestobutiko serĉante dulingvan papagon. La mastro montras papagon kun maldikaj ŝnuretoj ĉe la piedoj kaj diras: - Se vi tiras la maldekstran ŝnureton la birdo parolas france - li klarigis - per la dekstra ĝi parolas angle.

- Kaj se samtempe oni tiras ambaŭ? - demandas la kliento.

- Mi falas bekon teren! - krias la papago.

***

***WWW***

Vorrei tanto sapere a cosa serve un motore di ricerca che risponde con 324.909 riferimenti trovati a ogni parola cercata. È come se dicesse: - Abbiamo localizzato il tuo prodotto: si trova sul pianeta Terra.

***TTT***

Mi tre ŝatus scii al kio utilas esplormotorilo, kiu respondas per 324.909 resendaĵoj pri ĉiu serĉita vorto. Estas kiel ĝi dirus: - Ni lokalizis vian aĵon: ĝi troviĝas sur la planedo Tero.

***

***Avvocati***

Ricevuta la parcella del suo avvocato un uomo gli manda un biglietto:

- Ma avvocato, lei esagera! Non avrà fatto confusione? Il ladro ero io!

***Advokatoj***

Ricevinte la honorarion de sia advokato, viro sendas al li skribaĵon:

- Sed, advokato, vi troigas! Ĉu vi ne konfuziĝis? La ŝtelisto estis mi!

***

***Gatti***

Al commissariato squilla il telefono. Una voce dice agitata: - Sono la signora Verdi... Il gatto si è smarrito!
- Mi dispiace - risponde l'agente - ma ora abbiamo molto lavoro e non possiamo occuparci del suo gatto.
- Ma è un animale straordinario! - insiste lei - è intelligentissimo, divertente, affettuoso... e sa perfino parlare!
- Allora riattacchi subito, signora - consiglia l'agente - Potrebbe farsi vivo e sarebbe un vero peccato, se trovasse la linea occupata!

***Katoj***

En policejo sonoras telefono. Voĉo ekscitita diras: - Mi estas sinjorino Verda ... Mia kato perdiĝis!
- Mi bedaŭras - respondas policano - sed nun ni estas tre okupitaj kaj ni ne povas interesiĝi pri via kato.
- Sed ĝi estas eksterordinara besto! - insistas ŝi - ĝi estas tre inteligenta, gajiga, amsenta... kaj ĝi eĉ kapablas paroli!
- Tiam, alkroĉu tuj la aŭskultilon, sinjorino - konsilas la policano - ĝi povus montri vivsignojn kaj estus vere domaĝe se ĝi trovus la lineon okupata!

***

***Mosche***

Due mosche s'incontrano nel deserto. Una è malconcia e l'altra le domanda:
- Ma cosa ti è successo? - La vedi, quella piramide laggiù? Beh, io, non l'ho vista.

***Muŝoj***

Du muŝoj renkontiĝas en dezerto. Unu el ili estas en malbona stato, kaj la alia demandas:
- Kio okazis al vi? - Ĉu vi vidas tiun piramidon tie? Nu, mi, ne vidis ĝin.□

# En Placo Sankta Petro

Ni varme regratulas la s-anojn, kiuj agas okaze de la tagoj Kristnasko kaj Pasko, por la tre grava diskonigo en mond-televido de la naŭ paneloj kun la skribo "ESPERANTO", dum la papaj salutoj en pli ol sesdek lingvoj, inter kiuj ja nia Esperanto.□

# Aforismoj pri lingvoj

Mi taksas tre signifa la diskonigadon de Esperanto. Dank' al sia facileco ĝi taŭgas por la pacpropagando, por la plivastigado de la rilatoj inter la popoloj, ankaŭ la plej malproksimaj.
*Francesco Saverio Nitti*

La Eklezio apogas Esperanton, kiu faciligas la interkomprenon inter popoloj, bazo de armonio kaj paco.
*Papo Paolo VI*

Se mi devus muziki himnon al Paco, mi taksus kiel plej taŭgan "La Espero" de Zamenhof. *Lorenzo Perosi*

Esperanto havas grandan estonton antaŭ si. *Papo Pio X*

Kemio, aplikebla al la universo, devas havi universalan lingvon: Esperanton.
*William Ramsey*

Esperanto estas multe pli facila ol ĉiu alia lingvo. Ankaŭ la plej malkleraj povas lerni ĝin. *Charles Robert Richet*

Necesas obteni, ke en la elementaj lernejoj en ĉiuj Landoj Esperanto estu oficiale instruata. *Romain Rolland*

Esperanto estas la latino de la demokratio. *I. Serisev*

# GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Chiave = *Sloŝilo* (4,10): Frazo bondezira

| | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **O** | **F** | **I** | **C** | **I** | **A** | **L** | **A** | **K** | **E** | **D** | **I** | **R** | **T** |
| **R** | **E** | **N** | **T** | **O** | **J** | **N** | **R** | **I** | **O** | **D** | **A** | **U** | **R** |
| **E** | **R** | **A** | **V** | **O** | **Ĝ** | **O** | **J** | **E** | **I** | **V** | **T** | **T** | **I** |
| **L** | **V** | **Ĝ** | **D** | **O** | **K** | **N** | **V** | **L** | **E** | **O** | **R** | **U** | **A** |
| **O** | **O** | **I** | **P** | **O** | **D** | **I** | **O** | **Z** | **I** | **T** | **O** | **K** | **O** |
| **R** | **J** | **E** | **D** | **A** | **Ĝ** | **Ŭ** | **S** | **S** | **O** | **I** | **F** | **O** | **K** |
| **A** | **O** | **I** | **O** | **I** | **K** | **N** | **A** | **R** | **F** | **A** | **P** | **O** | **N** |
| **N** | **L** | **K** | **P** | **V** | **I** | **T** | **O** | **Ĵ** | **E** | **T** | **O** | **N** | **I** |
| **I** | **E** | **M** | **A** | **R** | **I** | **O** | **O** | **R** | **J** | **J** | **O** | **U** | **Ĝ** |
| **M** | **O** | **R** | **R** | **O** | **A** | **T** | **I** | **O** | **P** | **N** | **Z** | **L** | **E** |
| **R** | **I** | **A** | **T** | **E** | **R** | **T** | **R** | **E** | **M** | **O** | **I** | **I** | **S** |
| **E** | **L** | **N** | **A** | **T** | **E** | **E** | **C** | **E** | **D** | **I** | **L** | **O** | **T** |
| **T** | **A** | **G** | **S** | **M** | **P** | **O** | **M** | **O** | **S** | **P** | **A** | **N** | **O** |
| **F** | **T** | **O** | **N** | **O** | **J** | **O** | **N** | **O** | **G** | **A** | **V** | **O** | **J** |

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

*Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Afranki | Avoj | Aserti | Cedilo | Data | Fanto | Fervojo | Forta |
| Ĝestoj | Ĝoje | Ĝuoj | Inko | Jido | Ĵaŭdo | Ĵetoni | Kiel |
| Kotizo | Krokodili | Mario | Meti | Naĝi | Nuli | Oficiala | Ofte |
| Omero | Operoj | Orelo | Pakto | Peco | Podio | Rango | Rave |
| Rentojn | Roka | Rompiĝi | Ruado | Satrapo | Soifo | Sonĝo | Spano |
| Talio | Terminaro | Tertremo | Tria | Tridek | Tuto | Vagonoj | Valizo |
| Vito | | | | | | | |

Solvo de la lastnumera vortludo: LAŬDU TAGON NUR VESPERE

# Kolofono

**_ITALA FERVOJISTO_**
**IL FERROVIERE ITALIANO**

***Informa Bulteno*** *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).*
**Bollettino di informazione** dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

**Adresoj/Redaktejo**:
- Romano Bolognesi:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
💻 <co16919@iperbole.bologna.it>
- Vito Tornillo:
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

*Lingva kontrolo*: Gianfranco Tomba
*Senpage al la membroj* - Gratis ai membri - *Memprintita* - Stampato in proprio - *Kvarmonata/neregula* - Quadrimestrale/non regolare.
**I.F.E.A.**: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Redaktoro/ Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Battistella, Renzo Mantovan, Agostino Mantovani, Enrico Molesini, Gianfranco Tomba - Revizoroj: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Elisa Gualandi - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli.
I.F.E.A. PoŝtĉekKonto ĉe
Bolognesi Romano, Via Misa 4,
IT-40139 Bologna. N-ro 14782403
UEA-konto: robo-r
Apermonatoj: junio, decemb. (laŭeble).
Redaktofino: 10/05, 10/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net

# Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta con l'esatta fonologia. Per facilitare i non esperantisti, ecco ***tutte*** le regole al riguardo.

☆ La **pronuncia** è facile: l'**accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre **sulla penultima vocale** (sottolineata negli esempi).

☆ Le vocali sono **a e i o u.**

☆ L'**alfabeto** è formato dalle 28 lettere:

**a,b,c,ĉ,d,e,f,g,ĝ,h,ĥ,i,j,ĵ,**
**k,l,m,n,o,p,r,s,ŝ,t,u,ŭ,v,z**

L'Esperanto si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia; ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera.

**Le lettere dell'Esperanto si pronunciano come in italiano, tranne le seguenti, che suonano:**

| | |
|---|---|
| **c** | **sorda, come la** *z* **di** *palazzo* **(palaco)** |
| **ĉ** | **palatale, come la** *c* **di** *felice* **(feliĉa)** |
| **g** | **gutturale, come il gruppo** *gh* **di** *ghisa* **(giso) o** *g* **di** *gas* **(gaso)** |
| **ĝ** | **palatale, come la** *g* **di** *villaggio* **(vilaĝo)** |
| **h** | **aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!** |
| **ĥ** | **aspirata forte (ĥolero), come il gruppo** *ch* **tedesco (*bach*)** |
| **ĵ** | **sibilante, circa come** *sg* **di** *disgelo*; **meglio la** *j* **francese (*jour*)** |
| **k** | **gutturale, come il gruppo** *ch* **di** *chilo* **(kilo) o** *c* **di** *cassa* **(kaso)** |
| **s** | **sorda, come la** *s* **di** *sale* **(salo)** |
| **ŝ** | **sibilante, come il gruppo** *sc* **di** *sceriffo* **(ŝerifo)** |
| **z** | **sonora, come la s di** *musica* **(muziko)** |
| **j - ŭ** | **esse sono considerate consonanti e suonano come i e u brevi nelle parole italiane gaio (gaja) e feudo (feŭdo)** |

*Ni semas kaj semas, konstante.*

FKS - *Fervojista Koresponda Servo* = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
*S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).*

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.